März/April 1980 · 27. Jahrgang
Heft 2
Offizielles Mitteilungsblatt des ACE auto club europa e.v.

NEUE AUTOS · VERKEHR · POLITIK · REISEZIELE · RECHT

ACE Lenkrad

Ohne Sorgen in's Ausland

Seite 82

Neue Autos vom Genfer Salon

Seite 13

[illegible]rwarnung: Jetzt ja[illegible] Falschen

Seite 94

CITROËN

Nur bei Citroën können Sie für unter 11.000 Mark in die hydropneumatische Klasse einsteigen.

Eigentlich müßte es sich schon längst herumgesprochen haben, daß der Citroën GS Special in seiner Klasse Einzigartiges bietet.

Für alle, die es noch nicht wissen, kurz noch einmal das Wesentlichste: Hydropneumatisches Sicherheitsfahrwerk mit automatischem Niveauausgleich (2 Jahre/100.000 km Garantie). Zusammen mit dem Frontantrieb sorgt es für ständigen Bodenkontakt der Reifen, unbeirrbaren Geradeauslauf auch bei Seitenwind, automatisch gleichbleibende Bodenfreiheit auch bei voller Beladung und einen Federkomfort, den Sie anderswo in der Mittelklasse nicht finden.

Dazu kommt eine Karosserieform mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,361, dem bis heute niedrigsten seiner Klasse. Deshalb auch die niedrigen Verbrauchswerte: bei 90 km/h 6,4 l, bei 120 km/h 8,4 l und im Stadtzyklus 8,7 l Super. Dazu kommt die bewährte Citroën Komplettausstattung.

Fahren Sie den GS Special bei einem der 850 Citroën Händler zur Probe. Bei keinem anderen Auto der Mittelklasse bekommen Sie für 10.790 Mark* soviel Auto. Citroën GS. Fahren wie Gott in Frankreich.



*Unverbindliche Preisempfehlung der Citroën Automobil AG ab Köln.



Citroën. Intelligenz auf Rädern.

Jahresgarantie ohne km-Begrenzung. In Europa 10.000 Service-Stationen. Citroën Automobil AG, Postfach 90 30 80, 5000 Köln 90. Citroën empfiehlt TOTAL.

ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE auto club europa e.v., Vorsitzender: Ludwig Gosepath

Verlag:
ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Dieter Fabig

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer. Bildredaktion und Gestaltung: Reinhold Meier. Leitende Redakteure: Wolfgang Schachermeier (Wirtschaft, Tourismus, Wissenschaft) Wolfgang Vogt (Recht) Hans-Peter Feddersen (Fotos, Bildbeschaffung)

*

Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50, Telefon: (07 11) 50 67-1, Telex: 07 254 873 Telefax: (07 11) 50 67-236

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Tel. (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 16 vom 1. 1. 1980

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.



ACE LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE auto club europa e.v. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Die Zustellung erfolgt ohne Erhebung einer besonderen Bezugsgebühr. Auflage 504500

inhalt

TEST/TECHNIK

Test: Audi 200 — 8
Neues vom Genfer Salon — 13
Honda Civic verbessert — 16
Japaner bauen in USA — 17
Autos ohne Reserve — 18
Test: Datsun Bluebird — 20
Test: Renault Alpine — 22
Ergebnis der Choke-Leserumfrage — 26
Die Bauteile des Autos: Luftfilter — 28
Autonachrichten — 29
Reifenschäden beim Parken — 32
Neues Gurtschloßsystem — 34

WIRTSCHAFT

Öl-Report: Umfangreiche Prüfung einfacher Fragen — 40
Durchsuchungsaktion wegen Radarwarnern — 94
Teurer Frostschutz — 96

VERKEHR/VERKEHRSSICHERHEIT

Fußgänger haben kaum Chancen gegen ein Auto — 48
Notfunk: Sicherheit oder Kontrolle? — 54
Weniger neue Autobahnen — 58
Frühjahrsputz fürs Auto — 58

ACE AUTO CLUB EUROPA

Leitartikel — 4
Leser schreiben — 6
Veranstaltungskalender — 60
Das ACE-Warenangebot — 62
Rechtsschutz ist wichtig — 64
Pünktlich zahlen – prompte Leistung — 64
Aufnahmeantrag — 65
Geschicklichkeitsturnier der GUV — 68
Mitteilungen, Clubnachrichten — 70
ACE-Reiseversicherung — 70
Die neue Satzung des ACE — 71
So halfen die Versicherungen — 73
ACE-Wintersportversicherung — 73
ACE-Sparvertrag — 74

RECHT

Gewährleistungspflicht bei Neuwagenkauf — 76
Auf jede Frage eine Antwort — 80
Kommt der Unfallschreiber? — 81

REISE/FREIZEIT/CAMPING

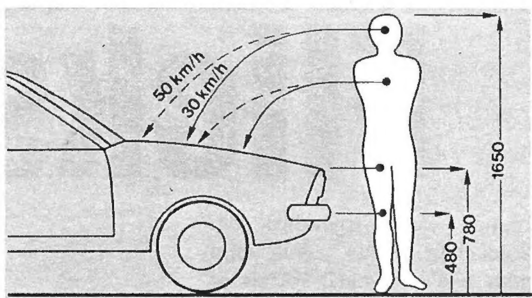
Tabelle der Sommerzeit — 69
Ohne Sorgen ins Ausland — 82
Neue Benzinheizung für Wohnmobile — 90
Rumreiser blättert in Prospekten — 91
Zu guter Letzt — 98

*

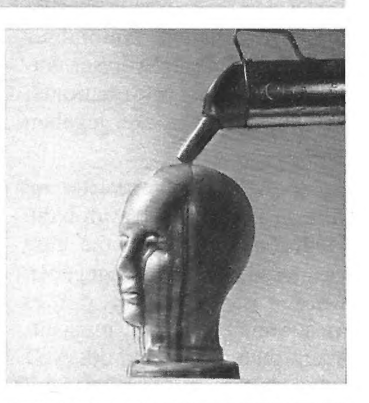
Titelfoto: Reinhold Meier



Allzu schnell schimpfen Autofahrer auf schlechte Reifen. Daß sie aber oft selbst schuld sind, beweisen diese Fotos. Seite 32



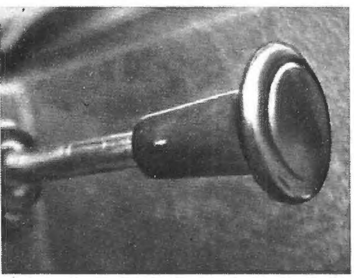
Ob alt oder jung, wer als Fußgänger mit einem Auto zusammenprallt, hat unterschiedliche Chancen. Seite 48



Wenn es ums Öl geht, hilft nur ein klarer Kopf: Enthüllungen im großen Lenkrad-Ölreport. Seite 40



Mit diesem Auto versucht der VW-Konzern in die Luxusklasse einzudringen. Ein erster Farbbericht auf Seite 8.



99 Prozent aller Einsender sind für einen Choke. Seite 26.

Lieber Lenkrad-Leser

Schilder-Flickschusterei

Immer wenn irgendwo ein Stückchen neue Autobahn oder wie jetzt nach Nürnberg sogar eine ganze Strecke eröffnet wird, stellen Autofahrer fest, daß im Umfeld dieser Autobahn zu wenig Informationen auf die neue Strecke gegeben werden.

So muß man gegenwärtig im Einzugsbereich der Autobahn Heilbronn-Nürnberg, die kurz vor Weihnachten freigegeben worden ist, feststellen, daß es an klaren Hinweisen mangelt. Wer von Stuttgart auf der A 81 nach Heilbronn fährt, wird auf die Zielrichtung Nürnberg nur mangelhaft hingewiesen.

Nürnberg fehlt auf manchem Schild, und an anderen Tafeln ist es nur zusätzlich angebracht. Für den Ortskundigen mag dies noch zu verschmerzen sein, denn er weiß ja, daß er am Weinsberger Kreuz nach Osten abzweigen muß. Aber der Fremde? Er kann verzweifeln, denn die Autobahn ins Frankenland erscheint auf manchen Tafeln überhaupt nicht, auf anderen nur als zusätzliches Anhängsel.

Muß dies sein? Gehört es nicht auch zu einer Autobahnplanung, daß rechtzeitig zur Eröffnung auch die Hinweisschilder stimmen? Eine Autobahn wird ja nicht von heute auf morgen gebaut und selbst der Eröffnungstermin ist lange vorher bekannt.

Mir scheint, als ob man an alles gedacht hat bis hin zum Samtkissen für die Schere, mit der das berühmte Band zerschnitten wird – nur den Autofahrer hat man vergessen.





Von ihm wird verlangt, daß er sich in Sekunden orientiert. Fehlende Hinweise sind deshalb eine unnötige und zusätzliche Belastung, für die Schilderhersteller ein offensichtlich willkommenes Zusatzgeschäft und für die Beamten, die dafür verantwortlich sind, ein Armutszeugnis. Vom Bürger wird erwartet, daß er Termine, die ihm der Staat setzt, respektiert. Wer seine Kraftfahrzeugsteuer auch nur 14 Tage verspätet zahlt, bekommt eine Mahnung und muß Mahngebühr zahlen. Aber diejenigen, die die von den Autofahrern aufgebrachten Millionen und Milliarden verplanen, sind nicht in der Lage, solche entscheidenden Neubaustrecken umfassend anzukündigen. Man beläßt es bei problematischen Zusatzinformationen. Was aus solchen Provisorien erwächst, sieht man heute noch in der Gegend des Frankfurter Kreuzes oder auf der linksrheinischen Autobahn. Auch auf der Autobahn Heidelberg-Darmstadt und im Bereich der Münchner Autobahnumgehung Richtung Nürnberg gibt es verwirrende Schilder.

Ich meine: Die Autofahrer haben ein Recht darauf, klare und eindeutige Verkehrsregelungen, die schnell lesbar, beleuchtet und übersichtlich sind, vorzufinden. Ein neuer Wegzeiger, ein klares Hinweisschild ist nützlicher, als noch eine teure Untersuchung über Falschfahrer auf der Autobahn.

L. Gosepath

Ludwig Gosepath
Vorsitzender des ACE



Frau ausgetrickst?

Am 3. 1. hatten wir unseren Lada zur kleinen Inspektion in der Werkstatt. Zündung und Vergaser einstellen wurde extra mit 26 Mark berechnet. Am 9. 1. monierte der TÜV einen zu hohen CO-Gehalt am Wagen (7,2 Vol. Prozent).
Am 16. 1. brachte ich den Wagen wieder in die Werkstatt, um den CO-Gehalt einstellen zu lassen. Ich wies auf die meiner Ansicht nach nicht ordnungsgemäß durchgeführte Vergasereinstellung vom 3. 1. hin (Belege hatte ich dabei). Mir wurde aber erklärt, daß die Überprüfung des CO-Gehalts etwas ganz anderes sei als Zündung und Vergaser einstellen und man stellte mir 17,63 Mark für diese Arbeit in Rechnung.
Mein Mann rief die Werkstatt daraufhin an und meinte, daß CO-Gehalt einstellen doch wohl nichts anderes sei als Zündung- und Vergasereinstellung. Die Werkstatt gab ihm ohne Diskussion recht und nahm die Rechnung mit der unsinnigen Begründung zurück, man habe sich im Datum geirrt. Man versuchte also, die geringen technischen Kenntnisse einer Frau zu betrügerischen Zwecken auszunutzen. Ich möchte besonders Frauen zu kritischem und wachsamem Verhalten gegenüber Werkstätten raten.

Margarete Mertens
Köln

Nicht so zurückhaltend!

Ich finde die Entwicklung des ACE beachtlich und bin sehr dafür, daß alle autofahrenden DGB-Mitglieder verstärkt angesprochen werden sollten. Es ist doch nicht einzusehen, warum viele Kollegen nicht Mitglied des ACE werden. Woran liegt das? Die Leistungen des Clubs können sich doch mit der Konkurrenz durchaus messen, vor allem was die Mitglieds-Beiträge angeht.

Theodor Sommer
Patersberg

Licht einschalten!

Ich bin Fahrer der Stuttgarter Straßenbahnen AG. Täglich fahre ich Hunderte von Kilometern auch bei Dunkelheit. Hauptsächlich bei anbrechender Nacht, wetterbedingt auch mal früher, stelle ich fest, daß sehr viele Autofahrer ihr Licht nicht einschalten und sich zwischen den mit Licht fahrenden tummeln.
Mir wurde in der Fahrschule gesagt, daß man sein Licht einschalten soll, wenn die Mehrzahl ihr Licht bereits eingeschaltet hat. Keinen Pfennig würde es den Autofahrer kosten.
Mein Anliegen ist es, etwas in dieser Richtung zu tun und vielleicht auch an die Fahrlehrer und deren Innung zu appellieren.

A. Gößler
Stuttgart

SB-Tanken – für Behinderte?

So sehr ich Ihr Engagement für Behinderte begrüße, muß ich doch Ihrem Artikel „Auch an Selbsttankstellen haben Behinderte Probleme" widersprechen. Ich bin selbst querschnittsgelähmt und habe erst einmal negative Erfahrungen gemacht, obwohl ich häufig an SB-Tankstellen tanke. Meiner Meinung nach liegt es weniger an den Tankstellen und an deren Personal, sondern mehr an den Behinderten selbst und daran, wie sie die Sache anpakken. Wenn man als Behinderter an eine SB-Tankstelle kommt und nicht erwartet, daß der Tankwart sofort alles liegen und stehen läßt, sondern sich solange geduldet, bis er gerade etwas Zeit hat und ihn dann darauf aufmerksam macht, daß man behindert ist und nicht so einfach aussteigen kann, wird es nur selten Probleme geben.

Karl-Heinz Heinemann
Stuttgart

Benzinpreise

In auffallender Übereinstimmung erhöhen die Öl-Multis von Zeit zu Zeit die Benzinpreise. In der Regel ist eine Gesellschaft – bei der letzten Erhöhung war es Aral – der Vorreiter.
Ich kann mir vorstellen, daß ein mehrwöchiger Boykott dieser „ersten" Gesellschaft, ob es Aral, Shell oder eine andere ist, diese empfindlich treffen würde.

Adi Engels
Köln

Bremswirkung auf Benzinpreise

In dem Artikel „Sie leben vom Drauflegen" haben Sie erläutert, daß der Umweg zu Billigtankstellen durch den damit verbundenen Mehraufwand an Energie kostspieliger sein kann als der Gewinn, der durchs Billigtanken erzielt wird.
In diesem Zusammenhang möchte ich daran erinnern, wie es beim ersten Anlauf der Großölgesellschaften auf die Tabuschwelle von einer Mark aussah. Das Angebot an billigerem Benzin seitens der freien Tankstellen und das damals hervorragende Verbraucherverhalten der Konsumenten hatten diesen Versuch zunichte gemacht. Auch heute sind es die Billigtankstellen, die über Angebot und Nachfrage das Ansteigen der Preise bremsen. Diese Bremswirkung auf die Preise wäre viel größer, wenn alle Verbraucher sich dieser Sache bewußt wären und konsequent den preiswertesten Treibstoff kaufen würden, auch wenn unter dem Strich scheinbar ein Verlust zu verzeichnen wäre.

Jürgen Labusch
Kamperdickstraße 70

Citroen GS – Motor verbaut?

Hier einiges aus meiner GS-Club-Erfahrung:
Wegen Startschwierigkeiten wurden die Zündkerzen in folgenden Intervallen in den Fachwerkstätten gewechselt: Nach 6720 km, nach 10000 km, nach 6700 km, nach 4770 km, nach 3000 km.
Ab Temperaturen unter vier Grad minus sprang der Motor überhaupt nicht an. Der Boschdienst in Essen nahm meinen Citroen nicht zur Zündeinstellung an, der Motor sei verbaut. Man kommt nirgendwo dran. Ein bequemes Auto. Das ist aber auch alles.

Wolfgang Heßling sen.
Essen

*

Ihre Erfahrungen mit dem GS, jetzt GSA, kann ich in fast allen Punkten bestätigen. Nur tritt die Luftkühlung und das damit verbundene Geräusch, nicht so negativ in Erscheinung, wie Sie schildern. Wenn man die Qualitäten eines Boxermotors kennengelernt hat, möchte man ihn nicht mehr missen. Erfahrungen mit fast allen Typen der Klasse haben mir bestätigt, daß Reihenvierzylinder wesentlich rauher laufen und die Karosserien trotz Geräuschdämmung zum Dröhnen neigen. Schaltet man einen GS- oder GSA-Pallas, wie es sich für einen Energiesparer geziemt, ist das Motorgeräusch kaum zu vernehmen.
Ich befürworte voll, daß der GSA noch leiser wird, doch ob er dazu einen anderen Motor benötigt, bezweifle ich.

Hans-Peter Demski
Neumünster

Organspenden

Soweit es mich betrifft, bin ich ein ganz entschiedener Gegner von Organentnahmen und würde in gar keinem Fall die Entnahme von Organen aus meinem Körper – auch nach meinem Tode – erlauben. Ich werde entschieden jede Aktion unterstützen, die darauf abzielt, den Willen eines jeden einzelnen schriftlich festzulegen. Hierfür bietet sich als einzige Möglichkeit eine entsprechende Eintragung im Personalausweis und in der dazugehörenden Karteikarte bei der Polizei an. Eine solche Eintragung müßte jedoch in einer Form geschehen, die jeglichen Mißbrauch oder Manipulation zugunsten einer Organentnahme ohne jeden Zweifel ausschließt.

Hugo Podiebrad
Berlin

Ich habe Ihren Artikel über die Organspende aufmerksam gelesen, aber leider sind noch viele Fragen offen.
Was geschieht mit dem Verstorbenen? Was wird alles entnommen? Ich nehme an, daß nicht nur eine Niere entnommen wird. Kann ich mein Organ auch für einen bestimmten Menschen spenden? Wer bezahlt die Unkosten? Wie lange dauert eine Entnahme?

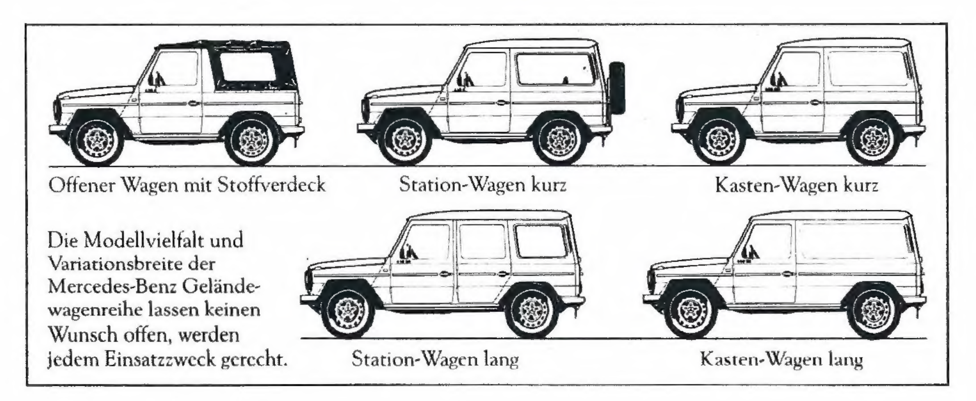
L. Michel
Rielasingen

Anmerkung der Redaktion:
Die Verstorbenen kommen zur Organentnahme in ein Krankenhaus und werden dann wie andere Verstorbene behandelt. Entnommen wird je nach Bedarf, besonders Niere, Gehörknöchelchen und Hornhaut. Eine Spende an eine bestimmte Person ist nicht möglich. Entscheidend ist das Gewebe des Empfängers. Der Abstoßungseffekt ist sehr groß, deshalb wird der bestgeeignete Empfänger ausgewählt (mittels einer Kartei). Der Spender hat keine Unkosten, erhält allerdings auch keine Vergütung.

Offener Wagen mit Stoffverdeck

Die neuen Geländewagen von Mercedes-Benz: im Gelände so überlegen wie auf der Straße komfortabel.

Die neuen Geländewagen von Mercedes-Benz sind das Ergebnis eines völlig neuen Konzeptes, das extreme Geländetauglichkeit mit dem Fahrkomfort eines Pkw verbindet und damit die Antwort auf jeden Anspruch gibt. Denn im Rahmen der aufwendigen Gesamtkonstruktion ist es vor allem die kompromißlose Auslegung des Antriebs, der diese Fahrzeuge im Gelände unübertroffen macht: der Allradantrieb, die Gelände- und Straßenübersetzung und die auf Wunsch lieferbaren Differentialsperren vorn und hinten. Alle Aggregate lassen sich in beliebiger Kombination während der Fahrt zu- und abschalten. Die hervorragende Geländefähigkeit der Mercedes-Geländewagen wird durch optimale Fahreigenschaften auch auf normaler Straße ergänzt. Fahrverhalten, Kurvenlage und Geradeauslauf entsprechen Pkw-Maßstäben.

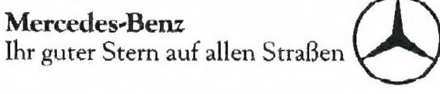


Ungewöhnlich ist auch die Auswahlmöglichkeit zwischen 5 verschiedenen Karosserie-Ausführungen. 2 Dieselversionen mit 53 kW (72 PS) und 65 kW (88 PS), 2 Benzinmotoren mit wahlweise 66 kW (90 PS) und 75 kW (102 PS) sowie eine 6-Zylinder Einspritzversion mit 115 kW (156 PS) stehen zur Verfügung.

Außerdem sind es Modellvielfalt und Variationsmöglichkeiten der Mercedes-Geländewagenreihe, die keinen Wunsch offenlassen und jedem Einsatzzweck gerecht werden.

Mercedes-Geländewagen gibt es mit kurzem Radstand und Stoffverdeck. Als Station-Wagen mit kurzem und langem Radstand. Und als Kasten-Wagen. Ebenfalls mit kurzem und langem Radstand. Das Platzangebot variiert zwischen 2 – 9 Sitzen bei entsprechender Ladekapazität.

Die Überlegenheit der neuen Mercedes-Benz Geländewagenreihe wird also durch extreme Geländefähigkeit, den Fahrkomfort eines Pkw, das heißt also, durch eine universelle Verwendbarkeit bestimmt. Dazu gehört auch die extrem hohe Zugleistung mit bis zu 2500 kg Anhängelast. Die sprichwörtliche Mercedes-Qualität garantiert dabei Langlebigkeit und hohe Wirtschaftlichkeit.



Mehr Informationen
erhalten Sie, wenn Sie diesen Coupon auf einer Postkarte an Daimler-Benz AG, Abteilung VOI/VP-V, Postfach 202, 7000 Stuttgart 60 schicken.

Name/Vorname:

Beruf/Branche:

Straße/Nr.:

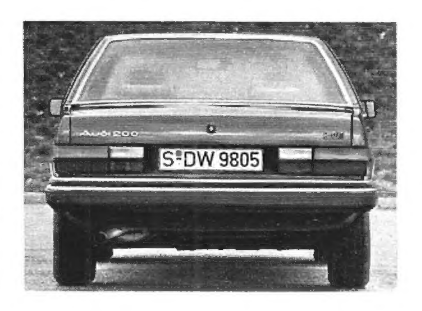
Plz./Ort:

a 9701

Wenn wir die Wahl hätten zwischen Audi 200 Turbo und der „Normalversion“ mit nur 136 PS, und jene gute Autofee, von der wir alle träumen, würde die Preisfrage für uns erledigen, dann wüßten wir immer noch nicht, ob der Audi 200 T mit 170 PS und einer Spitze von 202 km/h das richtige, weil das bessere, Auto ist. Natürlich ist es das Optimum, gewissermaßen das Auto aus dem VW-Audi-Konzern, das mit Recht die Bezeichnung „stolzes Flaggschiff“ verdient und mit dem der Schritt nicht nur in die sogenannte luxuriöse Oberklasse, sondern auch der Angriff auf die Konkurrenz gemacht wurde.

Es bleibt die Frage offen, welches Konzept das richtige für die Zukunft ist.
Ist es der Turbolader, der die heißen Abgasströme des Motors und die sonst nutzlos verpuffte Energie ausnützt, um der Maschine Verbrennungsluft mit einem Überdruck von maximal 0,9 bar zuzuführen, oder ist es die Fünfzylinder-Einspritzung in Verbindung mit einem äußerst sparsamen fünften Gang (Untersetzung 0,684:1), der den Motor bei Autobahntempo 130 knapp 3000 Umdrehungen pro Minute beansprucht. Dieses auf Kraftstoffreduzierung und Komforterhöhung ausgelegte Triebwerk, das vom Audi 100 schon hinreichend gut bekannt ist, wäre für den Vielfahrer sicherlich eine echte Alternative.
Aber: Der Abgas-Turbolader, den man vom Nutzfahrzeug-Sektor seit vielen Jahren kennt, ist im Audi 200 – wenn man von der Sportwagenserie Porsche absieht – erstmals in der Serie eingesetzt worden, um die Leistungssteigerung der Benzinmotoren zu ermöglichen.
Nachteil: Wer mehr Leistung will, muß zunächst einmal sehr viel mehr bezahlen, weil diese technische Unterstützung einen außerordentlichen Aufpreis erfordert. Vorteil: Der Turbomotor ist deshalb nicht schwerer, und die Leistungssteigerung von 136 auf immerhin 170 PS wurde ermöglicht, ohne einen im Volumen größeren Motor einbauen zu müssen. Audi hätte bei den vorgegebenen Maßen – der Audi 200 ist ja weder breiter noch länger als der Audi 100 – überhaupt keinen größeren Motor brauchen können. Man hat also die Leistungssteigerung nur aus dem Turbolader holen können.
Welche diffizile Kleinstarbeit von den Ingenieuren verlangt worden ist, wird ersichtlich, wenn man den bis auf den letzten Kubikzentimeter vollgebauten Motorraum staunend ansieht. Der vorhandene Grundmotor wurde in der Verdichtung deutlich reduziert (7,0:1), die Kolben wurden geändert, der Kolbenbolzen wurde einen Millimeter stärker, und die Auslaßventile sind jetzt innen hohl und ermöglichen mit flüssigem Natrium eine Ei-





Audi 200

Mobilmachen der Reserven



genkühlung. Probleme gab es auch wegen der höheren Belastung, die Kühlung mußte angepaßt werden.
Audi hat den Turbolader so entwickelt, daß die Mehrleistung bei rund 2500 Umdrehungen einsetzt. Im Gegensatz zu anderen uns bekannten Turboaggregaten greift die unterstützende Kraft beim Beschleunigen sehr weich ein. Lediglich beim handgeschalteten Modell spürt man beim Zurücknehmen des Gaspedals – wenn man eine Beschleunigungsmessung fährt – wie bei jedem Schalten der Ladedruck naturgemäß zusammenfällt und wieder aufgebaut werden muß.
Wer den Audi Turbo jedoch mit Getriebeautomat bestellt – beim Getriebeautomaten werden die Gänge bekanntlich unter Last, also ohne Unterbrechung der Zugkraft geschaltet – merkt von diesem „Loch"-Effekt nichts. Es gibt keine komfortablere und schnellere Beschleunigung als die Kombination Turbo und Getriebeautomatik. Und so merkwürdig es klingt: In dieser Kombination ist das Auto mit Sicherheit die technisch interessanteste und wohl auch reizvollste Lösung. In dieser Version lassen sich Beschleunigungswerte und auch Durchschnittsreisegeschwindigkeiten erzielen, die der Konkurrenz das Fürchten lehren werden, weil unterm Strich ein mindestens so angenehmes Fahren bei mindestens so günstigem Kraftstoffverbrauch herauskommt. Wahrscheinlich wird im Reisebetrieb der Kraftstoffverbrauch noch günstiger liegen. Hier geht es nicht um die maximale Spitze von 202 km/h oder um den Sprint von Null bis 100 km/h in neun Sekunden, sondern nur darum, daß es mit einer solchen Maschine möglich ist, in den Bereichen um 130 bis 150 sparsam und trotzdem gleichmäßig schnell zu fahren.
Umgedreht: Auch der Fünfzylinder mit dem auf Sparsamkeit ausgelegten fünften Gang hat in diesem Bereich seine Stärke. Er wird die günstigsten Verbrauchswerte erbringen. Auch die Automatikversion des Einspritzers hat ihre Reize. Sie bringt wirklich mehr Komfort, vor allen Dingen in Verbindung mit einem Geschwindigkeitsregler, den es auch für die Turbomaschine gibt. Übrigens erreicht der handgeschaltete 200/5 E seine Höchstgeschwindigkeit von 188 km/h nur im vierten Gang, so tief abgestuft ist die Übersetzung des fünften Ganges.
Noch einmal die Kernfrage: Der Turbomotor trägt zur Verbesserung der Laufruhe bei und erfüllt damit eine sehr wesentli-



Eine einzige Suchbohrung in Alaska kann 12 Millionen Mark kosten. Die Hälfte davon verschlingen allein Transport und Versorgung.

Jede Tonne Rohöl aus politisch stabilen Regionen hilft, mit Engpässen besser fertig zu werden. Riesige Entfernungen und extreme Umweltbedingungen dürfen da kein Hindernis sein.

So hat es sich als richtig erwiesen, daß ESSO wie andere Unternehmen trotz enormer Risiken schon vor fast zwei Jahrzehnten damit begonnen hat, das Arktis-Öl zu erschließen.

Heute leisten 75 Millionen Tonnen Öl aus dem nördlichen Alaska – eine Menge, die rund der Hälfte des deutschen Bedarfs entspricht – Jahr für Jahr einen spürbaren Beitrag zur Energieversorgung der westlichen Welt.

Erfolge dieser Art sind nur möglich auf der Basis wachsenden Kapital-Einsatzes, der entsprechende Gewinne voraussetzt.

Eine vernünftige Alternative zu vorausschauenden und mutigen Investitionen gibt es nicht, wenn wir unser Ziel erreichen wollen, die Energieversorgung der Zukunft zu sichern.

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.



che Forderung, die an ein anspruchsvolles Automobil für große Reisestrecken gestellt wird. Mit ihm ist es möglich, viel Kraft sanft auf die empfindlichen angetriebenen Vorderräder zu bringen, ohne dieses an der (Servo-)Lenkung zu spüren. Viel Kraft ist auch im Winter ein beachtenswerter Vorteil, vor allen Dingen, wenn er über die Räder auf den Schnee kommt und nicht das Heck in der Gegend herumdrückt.

Gleiches Fahrwerk, gleiche Ausstattung

Gegenüber dem Audi 100 in der bisher feinsten Version (CD), hat der Audi 200 zahlreiche Verbesserungen zu bieten. Man kann ohne Übertreibung von Sicherheitsreserven sprechen, wie sie selten verkauft werden. Die Vorderachse ist neu konzipiert und hat einen größeren Nachlauf, was dem vorbildlichen Geradeauslauf bei allen Geschwindigkeiten und auf allen Fahrbahnen zugute kommt. Eine Servolenkung ist jetzt serienmäßig. Die breiteren (15 Zoll) Räder mit ihren HR-15-Reifen (205/60) sehen wuchtiger und stabiler aus und führen zu einem besseren Spurverhalten beim Kurvenfahren. Sie haben allerdings auch einen technischen Hintergrund: Es können größere Bremsscheiben und größere Bremssättel eingebaut werden. An den vorderen Rädern findet man sogar belüftete Scheiben mit einem Durchmesser von 28 cm. Auch hinten gibt es Scheibenbremsen. Übrigens gibt es hinten einen technischen Kniff: Die Handbremse wirkt über einen Hebel mit unterschiedlicher Kraftentfaltung auf die hinteren Räder, die vom Fahrer aufzuwendende Kraft bleibt also relativ gering.

Es soll nicht verschwiegen werden, daß die breiteren Reifen bei der Ersatzbeschaffung ganz schöne Löcher in den Geldbeutel reißen. Für 320 Mark pro Stück ist man dabei, wobei man sicher sein kann, daß dieses Auto sehr häufig sehr schnell gefahren wird und deshalb einen überdurchschnittlich hohen Reifenverschleiß haben wird.

Die Ausstattung beider Versionen beginnt bei Kunststoff-Stoßfängern und einem bis zu den Radkästen geführten Bugspoiler. An der gesamten Wagenseite sind breite Stoßprofile angebracht, die Leichtmetallfelgen gehören zur Serie. Die Windschutzscheibe hat oben einen vom Dunklen ins Helle gehenden grünen Streifen. Nebelscheinwerfer und eine Nebelschlußleuchte sind ebenso Serie wie die Windschutzscheibe aus Verbundglas. Auf Sonderwunsch gibt es eine Neuentwicklung von Sekurit, eine innen mit einer zusätzlichen (und leider auch gegen Kratzer einigermaßen empfindlichen) Folie, die Schnittverletzungen bei Unfällen verhindern soll. Rundum ist das Glas farblich (bronze) getönt. Zur Serie gehören bessere Sitzbezüge und eine bessere Sitzpolsterung, Kopfstützen, wie sie Volvo und Saab schon lange haben (endlich mit „Durchblick") vorn und hinten, Ablagekasten in den Rücklehnen der Vordersitze und ein sogenannter Fertighimmel (eine die Montage vereinfachende Lösung des ewigen Problems mit der Polsterung des Blechdaches). Zwischen den beiden Sonnenblenden sitzt – dort völlig am falschen Platz – eine Digitalzeituhr. Weitere Serienausstattung: Ein Vierspeichen-Sicherheitslenkrad, ein Ablagefach zwischen den Vordersitzen (wenn man den Deckel öffnet, kann man zwei Becher dort abstellen), automatische Sicherheitsgurte auf allen Sitzplätzen und ein von innen verstellbarer Außenspiegel an der Beifahrerseite. Leseleuchten auf allen Beifahrerplätzen, im Fond zwei weitere Zigarettenanzünder (einer hätte wohl genügt) und zwei lose Ruhekissen vervollständigen das Angebot. Elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und ein in der Höhe verstellbarer Fahrersitz sind weitere serienmäßige Komfortmerkmale. Die Heizung wurde ebenfalls verbessert und verstärkt.

Erste Fahreindrücke: Das verbesserte und überarbeitete Fahrwerk verkraftet die Mehrleistung des Turbo außerordentlich gut, wobei der Fahrkomfort erhalten geblieben ist. Ausgezeichnet ist die hervorragende und exakt arbeitende Servolenkung, die einen sehr feinfühligen Straßenkontakt ermöglicht, und der Geradeauslauf des Wagens ist selbst bei höchsten Geschwindigkeiten optimal.

Die Bremse ist ebenfalls Spitzenklasse. Ein Testwagen, der mit Anti-Blockier-System ausgestattet war, konnte uns voll überzeugen, als wir auf einer Kopfsteinpflaster-Kurvenstrecke bis an die Grenze des Möglichen gingen.

Unter dem Gesichtspunkt der serienmäßig eingebauten Reserve ist der Audi 200 in der Normalversion ein vorzügliches Auto, ebenso geeignet als Dienstfahrzeug wie als Privatwagen für gehobene Ansprüche. Die Preise allerdings reichen an die noblen Konkurrenten heran: Opel Senator 3,0, Ford Granada 2,8 l, Peugeot 604, Mercedes 280 E, Rover 3500 und BMW 528 i können und müssen sich messen lassen. Wer Ausstattung und technisches Know-how dagegensetzt, wird schnell merken, daß der Audi 200 viele Pluspunkte hat.

eba

Nach dem neuen DIN-Normverbrauch (Durchschnitt aus je einem Drittel bei konstant 90 und 120 km/h sowie einem Drittel Stadtzyklus ergeben sich für den Audi 200 folgende Mischwerte auf je 100 km:

Audi 200 5 E:	
Schaltgetriebe	9,8 l
Automatic	11,3 l
Audi 200 5 T:	
Schaltgetriebe	11,3 l
Automatic	12,4 l
Preise:	
200 5 E	27875,– DM
200 5 T	30550,– DM
Mehrpreis für Automatik	1765,– DM

Der Audi-Turbolader wurde so ausgelegt, daß das größtmögliche Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich auftritt. Das Flügelrad des Turboladers hat ein Arbeitstempo von 100000 U/min.
Im Turbolader strömen Auspuffgase über ein Schaufelrad und treiben dieses an. Das Laderad saugt Frischluft an, verdichtet sie und drückt sie über die üblichen Ansaugwege in die Zylinder. Deshalb kommt es zu einer gleichmäßigeren Gemischfüllung aller Zylinder und damit zu einem höheren Drehmoment (gleich Leistungssteigerung bei gleichbleibenden anderen technischen Bedingungen), zu einer großen Elastizität, wie sie sonst nur durch Hubraumvergrößerungen oder Erhöhung der Drehzahl möglich wäre. Der Turbolader bringt also immer dann die Kraft, wenn man sie zusätzlich braucht oder anders ausgedrückt: Man muß nicht ein unnötiges Kraftpaket mit sich herumschleppen, wenn man es nicht braucht.



Mit dem Fuego stellte Renault in Genf ein viersitziges Sportcoupé vor, das über den günstigen Verbrauch neue Kunden gewinnen soll. Im Herbst kommt der Fuego mit 64 bis 110 PS auch zu uns.



Über den auf allen vier Rädern angetriebenen Audi Quattro berichten wir im Mai-Heft: Ein neues technologisches Konzept, vorerst exklusiv gebaut und rund 50000 Mark teuer.



Aus Israel kommt diese Entwicklung: Behinderte können ihren Rollstuhl in diesen Lift einhängen und per Fernsteuerung vom Fahrersitz aus aufs Dach hieven lassen. Dieser Golf hat auch andere behindertenfreundlichen Details, u. a. eine Servolenkung.



Mit dem Family-Car demonstrierte Toyota eine weitergeführte Entwicklung: Ein Kleinbus wird familienfreundlich. Die Sitze indessen sind zu klein für unsere Ansprüche.



Peugeot stellte den 305 Break in drei Versionen, darunter auch einen Diesel, vor. Die Rückbank ist einzeln umklappbar. Peugeot bietet damit auch in der kleinen Klasse einen familienfreundlichen Kombi an.



Genfer Salon

Der Autohimmel hängt nicht mehr voller Sterne

Seit 50 Jahren werden im trendweisenden Frühjahr in Genf internationale Autoneuerungen vorgestellt. Heuer war's ruhig. Der Fortschritt liegt im Detail und in zaghaften Versuchen, Teilmärkte zu erschließen oder neue Techniken an den Mann zu bringen. Dieser Salon, dem echte Neuigkeiten abgingen, war wenig geeignet, dem Verbraucher Autos zu zeigen, die unsere lädierte Fahrzeugwelt wieder heil machen könnten.



Fast verschämt präsentierte Fiat den Panda, ein Billig-Auto, das bei näherem Hinsehen so preiswert gar nicht sein wird. Ob das Einfach-Auto aus Italien viele Freunde findet, bleibt abzuwarten.



Nur als Studie will Volvo den Concept Car verstanden wissen: Heckantrieb bei stärkerer Motorisierung, verstellbarem Spoiler und mit der windfreundlichen Kombikarosserie. Unter der Haube viele neue technische Details.



Mit dem Typ Crown versucht Toyota in die repräsentative Klasse der Einspritzer-Sechszylinder einzudringen. Erste Probefahrten auf deutschen Straßen offenbarten ein komfortables Großserienauto für Lang- und Vielstreckenfahrer, das für strapaziöse Landstraßenfahrten gewisse Hinterachsprobleme andeutete. Beachtlich aber ist der übrige Komfort.



Einen modifizierten „Supersport"-Fiesta mit Recaro-Sitzen und breiteren Kotflügeln samt Blechverbreiterung am Kotflügel legte Ford auf. Der Preis ist noch unbekannt, aber der jetzt erhältliche 1,3-Motor macht das Auto in jedem Fall attraktiver.



Europa-Premiere bei Datsun: Der beliebte 280 ZX kommt jetzt mit abnehmbarem Targa-Dach, in Deutschland wird er im April vorgestellt, zusammen mit den neuen Bluebird-Typen.

Honda Civic verbessert

Spritzig und sparsam

Fotos: Hans P. Feddersen

Sieben Jahre nach der Vorstellung des ersten Civic brachte der japanische Hersteller Honda Anfang diesen Jahres die zweite Civic-Generation auf den Markt. Der kompakte Wagen gewann spürbar an Länge und ist fünftürig sogar länger als der Golf. Mit dem verbesserten Civic will Honda seine Position in der hart umkämpften Kompaktwagenklasse stärken. Im vergangenen Jahr verkaufte Honda 28693 Autos und erreichte damit einen Marktanteil von mehr als einem Prozent. Der Anteil des Civic in der internen Honda-Statistik lag jedoch bei nur knapp 30 Prozent. Das soll jetzt anders werden.



Schon von außen sieht man, was sich am Civic geändert hat und was ihn für den Käufer attraktiver macht. Die Karosserie wuchs in der Länge um 20 cm (17,5 beim Viertürer) und in der Breite um 7,5 cm.
Der Raumgewinn kommt natürlich auch den Insassen zugute. Man hat spürbar mehr Platz als im alten Civic. Aber: Im Dreitürer – sieben Zentimeter kürzer als das fünftürige Modell – ist es hinten immer noch sehr eng. Dagegen finden im viertürigen Modell hinten auch zwei Erwachsene ausreichend Platz.
Den Civic gibt es in vier Versionen: als Grundmodell, als dreitürigen SL, als fünftürigen SL und als fünftürigen Kombi. Das Grundmodell ist mit einem 33 kW (45 PS) starken Motor ausgerüstet. Das Auto beschleunigt in 17,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und wird bis zu 135 km/h schnell. Die Ausstattung ist etwas karg geraten. Es fehlen so wichtige Dinge wie Heckscheibenheizung und Automatikgurte (es gibt nur schlecht benutzbare statische Gurte). Dagegen ist metallicglänzender Lack serienmäßig. Ob damit dem Käufer mehr gedient ist, muß bezweifelt werden.
Mit einem Hebel neben dem Fahrersitz läßt sich die Heckklappe öffnen. Die Rücksitzbank kann in drei verschiedene Positionen verstellt werden, was durchaus nützlich sein kann.
Drehzahlmesser, UKW/MW-Radio mit Versenkantenne und Fünfgang-Getriebe sind bei den SL-Modellen serienmäßig. Es fehlen aber auch bei diesem Modell so wichtige Details wie Uhr, Scheibenwischer-Intervallstufe und Heckscheibenwischer, die es nur gegen Aufpreis gibt. Die SL-Modelle sind mit dem stärkeren Triebwerk versehen, das aus ebenfalls 1300 cm^3 44 kW (60 PS) holt.
Wir hatten Gelegenheit den Civic SL in der fünftürigen Version ausführlich probezufahren. Das Armaturenbrett ist gut ablesbar; es gibt keinen überflüssigen Schnick-Schnack. Man sitzt recht angenehm und hat nicht das Gefühl einen Kleinwagen zu fahren. Das Handschuhfach ist zwar groß, darüber hinaus fehlen aber weitere Ablagemöglich-

keiten. Die Schaltung ist leicht und präzise. Nicht zurecht kamen wir mit der Heizung, die sich nie optimal einstellen ließ. Gute Erfahrungen machten wir dagegen mit dem Motor und dem Fahrwerk. Das Triebwerk ist mit seinen 44 kW (60 PS) ziemlich temperamentvoll. In den oberen Drehzahlbereichen wird es jedoch etwas laut.

Der Civic SL beschleunigt in 15 Sekunden von 0 auf 100 km/h und wird 150 km/h schnell. Das höchste Drehmoment von 94,1 Nm steht schon bei 3500 U/min zur Verfügung, was dem Civic SL eine gute Elastizität verleiht.

Das Fahrwerk ist aufwendig konstruiert: Alle vier Räder sind einzeln aufgehängt, vorne an Querlenkern mit Stabilisator und Federbeinen, hinten an Schräglenkern mit Federbeinen. Das Fahrverhalten ist dementsprechend gut. Der Civic verhält sich auch im Grenzbereich gutmütig. Schwierigkeiten bereitete lediglich die Lenkung, die nicht allzu präzise arbeitet und ständige Korrekturen nötig machte.

Daß ein spritziges Auto auch sparsam sein kann, bewies der Civic SL im Testverlauf. Trotz flotter Fahrweise, wobei es oft mit Vollgas über die Autobahn ging, begnügte sich unser Testwagen mit 8,4 Liter Normalbenzin auf 100 km.

Vor allem im Stadtverkehr weiß der Civic seine Trümpfe auszuspielen. Mit einer Länge von 3,83 m (3,76 beim Dreitürer) und einer Breite von 1,58 m gehört er zu den kompakten Fahrzeugen, die auch in kleinste Parklücken passen. Der Civic ist spritzig und doch sparsam und ist auch durch sein individuelles Styling eine Alternative zu bekannten Angeboten. In der Grundausstattung kostet der Honda 9998 Mark, das fünftürige SL-Modell ist für 11448 Mark zu haben und der Kombi kostet 12248 Mark. ref



Großer Vorteil des kleinen Civic: Er paßt (fast) überall rein



Amerikas Automobilarbeiter proben den Widerstand gegen Importe

Japan made in USA

Auf dem amerikanischen Automobilmarkt zeichnet sich ein dramatischer Wandel ab: Drei von vier importierten Fahrzeugen rollen von japanischen Fließbändern. Und die Zahl der Importe ist inzwischen auf annähernd 24 Prozent geklettert. Als erster japanischer Hersteller wird Honda künftig seine Automobile in den Vereinigten Staaten bauen. Politiker und Gewerkschaften rätseln noch, ob und wann zwei weitere große japanische Autofirmen, Toyota und Nissan, dem Beispiel Honda folgen. Ernst Behrendt, wohlinformierter US-Editor der Schweizer Automobilrevue schrieb diesen Beitrag, der zum Nachdenken über die bundesdeutsche Situation anregen könnte:

Die erste Etappe der japanischen Invasion gipfelte in einem dramatischen Erfolg. Im vorigen Jahr gelang es den Ausländern, annähernd 24 Prozent des amerikanischen Automarktes zu erobern, und von diesen 24 Prozent entfielen drei Viertel auf japanische Firmen. Anders ausgedrückt: Mindestens jeder sechste Wagen, den die Amerikaner 1979 kauften, kam aus Japan.

Ein Pyrrhussieg

Ein großer Sieg – und beinahe ein Pyrrhussieg. Japan erkämpfte sich seinen Marktgewinn auf Kosten von Detroit; der Verkauf amerikanischer Autos ging zurück; die Zahl der Arbeitslosen stieg – es sind jetzt rund 200000, und für die allermeisten von ihnen besteht keine Hoffnung auf baldige Wiedereinstellung. Die amerikanische Automobilarbeitergewerkschaft (UAW = United Automobile Workers), nie besonders ausländerfreundlich, beklagte sich mit wachsender Erbitterung über die japanischen Autokonzerne, „die uns viele Zehntausende von Arbeitsstellen wegnehmen". Und die UAW-Leitung machte es ganz klar: „Wir werden uns zu wehren wissen."

Das war keine bloße Rhetorik. Honda hat, wie an dieser Stelle schon berichtet, bekanntgegeben, das Unternehmen werde 200 Millionen Dollar investieren, um bei Marysville im Staate Ohio Autos herzustellen. Die Fabrik soll 1982 in Betrieb genommen werden, und die Produktion soll 10000 Autos im Monat — vermutlich Accord oder Civic — erreichen.

Aber Honda hat diesen Beschluß nicht ganz aus freien Stücken gefaßt. UAW-Präsident Douglas A. Fraser hat auf der Gewerkschaftskonferenz in Washington den amerikanischen Kongreß aufgefordert, von Toyota und von Nissan den Bau eigener Fabriken in den USA zu verlangen; wenn die japanischen Unternehmen dazu nicht bereit wären, dann sollte der Kongreß Mittel und Wege finden (Fraser drückte sich dabei sehr konkret aus), die Japaner zur Aufnahme der Produktion in Amerika zu zwingen. Fraser hielt seine Rede, nachdem Honda-Präsident Kiyoshi Kawashima den Bau einer Fabrik in Amerika angekündigt hatte; ein hoher UAW-Funktionär versichert aber, Honda habe schon vor der Ankündigung von der Rede gewußt. Das ist denkbar; die Rede lag ja schon gewissermaßen in der Luft.

In anderem Licht

Und damit erscheint die Honda-Aktion – und gegebenenfalls jede Aktion seitens Toyotas und Nissans – in einer ganz anderen Perspektive. Gewiß, es könnten auch wirtschaftliche Gründe dafür bestehen, Autos für den amerikanischen Markt in Amerika herzustellen. Die japanischen Autounternehmen sind auf den Exportmarkt im allgemeinen und den amerikanischen Exportmarkt im besonderen angewiesen.

Das gilt für Honda vielleicht noch mehr als für die anderen;

im vergangenen Jahr exportierte Honda 552 000 Autos, und von diesen gingen 348 000 nach Amerika. Dabei brauchten die Japaner ihre Preise (im Gegensatz zu den Amerikanern) nur ganz geringfügig zu erhöhen, denn der Yen war gegenüber dem Dollar wieder gesunken, und den Japanern flossen Verkaufs- und Kursgewinne zu.
In puncto Verdienst ist für die Japaner der amerikanische Markt in Ordnung; man braucht keine eigene Fabrik in Amerika, um dort mehr zu verdienen. Toyota-Präsident Eiji Toyoda gab das kurz nach Jahresbeginn zu; „Wir werden keine Autos in Amerika herstellen, wenn das keinen wirtschaftlichen Gewinn bringt."

Politische Argumente

Das aber – und dieser Punkt muß betont werden – ist jetzt nicht mehr ausschlaggebend. Es genügt nicht mehr, daß die japanischen Unternehmen in den USA genug Autos absetzen; zu den wirtschaftlichen Erwägungen sind jetzt die politischen hinzugekommen. Wer heute in Amerika viele Autos verkaufen will, kann die Politik nicht ignorieren. Unter keinen Umständen kann er ignorieren, daß 1980 ein Wahljahr ist, daß die UAW eine Großmacht in der amerikanischen Politik darstellt und daß Frasers Forderung, die Japaner sollten Autofabriken in den USA bauen, außerordentlich ernst genommen werden muß.
Fraser greift ausdrücklich Toyota und Nissan heraus, die sich, so sagte er, „absolut schändlich" verhalten hätten. „Wir Amerikaner geben euch Japanern alles", sagte er sinngemäß, „und ihr Japaner gebt uns nichts. Ihr exportiert nicht nur eure Autos, ihr exportiert auch Arbeitslosigkeit."
Fraser lobte Honda; er empfahl Toyota und Nissan, dem Vorbild von Volkswagen zu folgen, denn Volkswagen habe ja von den 214 000 Autos, die das Unternehmen 1979 in den USA verkaufte, 166 000 in den Westmoreland-Werken in Pennsylvania hergestellt. „Von euch Japanern aber haben wir nur leere Versprechen, eines nach dem anderen", wetterte Fraser und spielte damit auf die oft wiederholten Versicherungen der japanischen Autofabrikanten an, die Möglichkeit einer Fabrikgründung in den USA sorgfältig überprüfen zu wollen. Und weiter sagte er: „Höchste Zeit, daß wir uns die Samthandschuhe ausziehen. Mit der Diplomatie ist jetzt für uns Schluß."
„Ich bin ja nicht gegen Handelsbeschränkungen", führte Fraser dann aus, „aber..." In dem „aber" steckt alles. Er ist nämlich doch für Handelsbeschränkungen: „Die UAW ersucht den Kongreß, den Japanern klarzumachen: ‚Wenn ihr eure Autos hier verkaufen wollt, dann müßt ihr daran auch hierzulande arbeiten lassen'." Im einzelnen verlangte er noch, daß ein Unternehmen, das wenigstens 200 000 Autos und Lastwagen in den USA verkauft, einen bestimmten, noch näher festzulegenden Prozentsatz amerikanischer Bestandteile verwendet.
Wenn also Toyota oder Nissan – oder beide – ebenfalls die Herstellung von Autos in den USA aufnehmen, dann werden sie das nicht nur aus Konkurrenzgründen tun und nicht aus wirtschaftlichen Gründen, sondern weil ihnen vielleicht nichts anderes übrigbleibt. Es heißt, daß Nissan der nächste sein werde.

Keine andere Wahl

Aber auch Sadazo Yamamoto, der Präsident der (amerikanischen) Toyota Motor Sales Co. (im Gegensatz zur japanischen Toyota Motor Co.) erkennt an, daß sich eine Entscheidung nicht mehr lange hinausschieben läßt: „Wir sollten uns bald, sagen wir bis Ende Mai oder Juni, entschließen; nachher wird es sehr schwierig sein."
Offiziell bekennt sich Nissan noch zu einer Politik des Abwartens, doch das könnte sich schnell ändern. Nissan – so beteuert ein Sprecher – will erst einmal sehen, welche Strategie die General Motors Corporation mit ihren kleinen Wagen verfolgen will. Und damit betont Nissan das Element, das bei der Beurteilung des amerikanischen Automarktes vielleicht am allerwichtigsten ist, wichtiger als wirtschaftliche Faktoren, wichtiger als die Politik, wichtiger als das Verlangen, möglichst dicht an den ersten Platz heranzukommen: Ausschlaggebend ist die Kleinwagenstrategie. Rückhaltlos sprechen die Japaner vom kommenden Krieg der kleinen Autos in den USA.

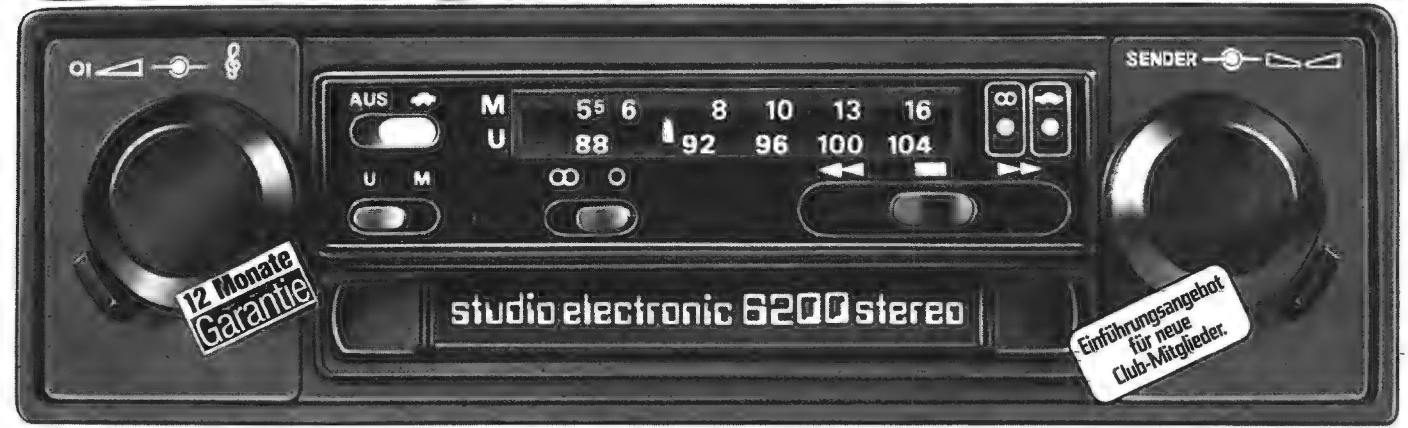
Krieg der Kleinen

Denn ganz offenkundig gehört in den USA die Zukunft den kleinen Autos; schon jetzt beträgt ihr Marktanteil über 50 Prozent. Noch vor ein paar Jahren wurde die Leitung von AMC verlacht, als sie ankündigte, kleine Autos würden einen Viertel des Marktes erobern!
Fabriken, die große Autos herstellen, machen zu – vorübergehend oder für immer. GM bereitet ein umfassendes Kleinwagenprogramm vor; Ford bringt noch in diesem Jahr ein neues kleines Auto auf den amerikanischen Markt; Chrysler setzt seine ganze Hoffnung auf seine künftigen kleinen Modelle; AMC denkt schon seit Jahren nur klein.
Gegenüber diesen neuen Autos von morgen und übermorgen müssen sich die Japaner behaupten, und dazu noch gegen die kleinen Volkswagenautos und gegen Renault und gegen Fiat. Im Augenblick sind die Japaner wieder etwas im Vorsprung, weil sie nicht, wie die Detroiter Fabriken, gezwungen sind, auf ihre kleinen Modelle das aufzuschlagen, was sie an den großen nicht verdienen; die Japaner bieten ja in der Hauptsache kleine Modelle an. General Motors weicht der Herausforderung elegant und patriotisch aus: „Wir begrüßen Hondas Entschluß", sagt ein GM-Sprecher, „denn der Bau einer Honda-Fabrik in Ohio kommt der Wirtschaft zugute und schafft neue Arbeitsstellen."
Fraser ringt sich bei allem Geschimpfe ein Lob ab: „Na ja, der amerikanische Markt braucht wohl die ausländische Konkurrenz. Und die technischen und Form-Neuheiten der ausländischen Fabriken kommen dem amerikanischen Käufer zugute."
Schon jetzt schreiben sich Bürgermeister, Senatoren und Gouverneure die Finger mit Gesuchen wund, in denen sie japanischen Autounternehmen ideale Fabrikgelände samt Steuervergünstigungen, Bahnanschluß und willigen, geschickten Arbeitskräften anpreisen. Gute Aussichten hat angeblich Ford mit seiner soeben stillgelegten Fabrik in Los Angeles; diese Fabrik liegt mitten in einer Parklandschaft und dazu in dem für die Japaner idealen kalifornischen Absatzgebiet. Um nochmals auf Fraser zurückzukommen: Er bietet an, ein paar seiner Leute nach Japan zu schicken, „denn die wissen, wie man verhandeln muß".

Autos ohne Reserve

Der beachtenswerte Komfort und die solide Verarbeitung, mit der japanische Hersteller ihren Markt auf deutschen Straßen erkämpfen, darf den Kunden nicht darüber hinwegtäuschen, daß nicht alle japanischen Autos für unsere Straßen gemacht sind. Bei manchen mangelt's noch am Fahrwerk: Sie sind auch nicht besser als einige Autos aus heimischer Herstellung, ja sogar schlechter.
Natürlich kann man sagen: Was brauche ich ein hochentwickeltes Fahrwerk, ich fahre ja eh langsam und eines Tages kommt die Geschwindigkeitsbegrenzung ohnehin. Wer solche Argumente ernst nimmt, der muß allerdings auch den Umkehrschluß in seine Überlegungen einbeziehen:
Eine Geschwindigkeitsbegrenzung kann Entwicklungsingenieure plötzlich vor Grenzen stellen. Sollen oder können sie überhaupt noch weiterentwikkeln, wenn es Bereiche gibt, die gar nicht mehr gefordert werden? Beispiel Fahrwerk: Da rollen Autos auf unseren Straßen, innen und außen hui, aber darunter recht einfach.
Ein solches Auto mag im Stop-and-Go-Verkehr jenseits der Weltmeere noch brauchbar sein. Wer damit in Europa fahren will, muß darauf gefaßt sein, daß er schon bei durchaus üblichen Geschwindigkeiten Probleme bekommen kann: Zwar nicht, wenn er mit 90 oder 100 ruhig über die Autobahn fährt. Aber sicher dann, wenn er mit 90 auf dieser Autobahn in einen außergewöhnlichen Fahrzustand gerät. Wenn etwa ein Lastzug plötzlich ausschert oder eine längliche Dehnfuge bei Regenwetter das Auto hinten ins Schwänzeln bringt. Wenn er etwa das Gas in einer Kurvenfahrt zurücknimmt oder im Winter, wenn es auf gewölbter Fahrbahn bergauf geht. Es gibt leider noch immer solche Autos, denen jegliche Sicherheitsreserve fehlt. Sie sind nicht preiswert, weil es bessere Autos gibt. Solche mit Reserven, und zwar dort, wo Reserven wirklich noch sinnvoll sind: Im Fahrwerk, in den Bremsen, im Fahrverhalten. *eba*

Da steckt Musik drin!



40 Watt

198,40 DM

Inklusive eine MusiCassette

Zahlung: 1 × 68,40 DM (+ 2,70 DM Versandkostenanteil) danach 5 × 26,– DM

Das ist der neue Super-Sound für Autofahrer: Stereo-Radio für UKW/MW. Stereo-Cassettenteil und Verkehrsfunk-Decoder in einem Gerät. Das alleine wäre gemessen am Preis schon überzeugend. Aber es kommt noch besser: Ein eingebauter Stereo-Verstärker garantiert volle 40 Watt Musikleistung! Damit Sie Musik ohne störende Fahrgeräusche genießen. Schließen Sie das Gerät an vorhandene 4–8 Ohm (20 Watt) Lautsprecher an oder, wenn Sie noch keine 20 Watt Boxen haben, bestellen Sie die abgebildeten Stereo-Auto-Boxen gleich mit. Und dann gehts los mit dem Super-Sound für viele tausend fröhliche Kilometer.

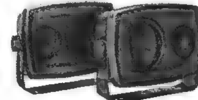
Stereo-Radio mit 40-Watt-Verstärker. UKW/MW-Empfang. Beleuchtete Skala, Leuchtanzeige bei Stereo-Empfang. Separater Stereo/Mono-Schalter. Wellenbereichsschalter. Automatische elektronische Störunterdrückung. Lautstärke, Klangfarbe und Balance werden über Drehregler eingestellt.

Stereo-Cassettengerät. Voll-Stereo-Compact-System. Einfache Bedienung durch eine Taste für Vor/Rücklauf und Cassettenauswurf. Automatische Bandendabschaltung.

Verkehrsfunk-Decoder stellt alle Verkehrsdurchsagen automatisch durch, auch bei Cassettenteil-Betrieb oder abgestellter Lautstärke.

Wahlweise: Stereo-Aufbau-Boxen 89,– DM.
2 Auto-Stereo-Boxen, Zwei-Weg-System, 2 x 20 Watt Musikleistung, komplett mit Kippbügel, Kabel und Befestigungselementen.

Wahlweise: Stereo-Einbau-Boxen 59,– DM
2 Auto-Stereo-Boxen, Zwei-Weg-System, komplett mit Kabel, Befestigungselementen und Tropfwasserschutz bei Türeinbau.
Lieferung erfolgt komplett mit Einbausatz und Montageanleitung. Das Gerät hat DIN-Abmessungen und ist deshalb leicht in alle Auto-Typen zu montieren.



Auto-Stereo-Boxen enorm günstig



Im Preis enthalten: 1 MusiCassette im Wert von 18,90 DM. Wählen Sie!





Disco-Power. Original Super-Hits von Boney M., La Bionda, John Paul Young u.a. Bestell-Nr. 39427 0

Ricky King. 20 Welthits im Gitarrensound: Ti Amo, Le Rêve, Samba-Pa-Ti u.a. Bestell-Nr. 39426 2

Freddy Quinn. Nimm mich mit Freddy. 20 Welterfolge: Heimweh, Morning Sky u.a. Bestell-Nr. 33740 2

Mit dem Kauf dieses Angebotes werden Sie Mitglied im Bertelsmann Lesering.

Nutzen Sie die Vorteile! Sie haben jetzt die Chance, das große Club-Freizeit-Programm kennenzulernen. Ein Super-Angebot an Büchern, Schallplatten und MusiCassetten. Spitzenleistungen der Unterhaltungselektronik, Familienferien in Appartements, Städte-Reisen und viele attraktive Freizeit-Angebote zu Club-Sparpreisen.
Club-Einkaufs-Service: Sie können zu Hause in Ruhe im Club-Katalog auswählen, sich in mehr als 270 Club-Centern beraten lassen oder schnell Ihre Wünsche per Telefon durchgeben.

Erst testen – dann kaufen Testen Sie das Gerät eine Woche. Gefällt Ihnen das Gerät nicht, können Sie Ihre Bestellung und die damit eingegangene Club-Mitgliedschaft widerrufen. Ihre 1. Zahlung erhalten Sie postwendend erstattet. In diesem Fall schicken Sie uns die bereits erhaltene Lieferung zurück.
Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstraße 16–20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100
Den Coupon schnell ausfüllen und einschicken, auch unfrankiert falls keine Marke zur Hand.
Der Club schenkt Ihnen eine MusiCassette.

E.J. Wittbrodt

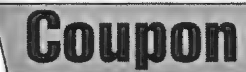
Ihr Geschenk!

Der Club spendiert Ihnen die MusiCassette „Musik macht Freude", wenn Sie den Coupon einschicken. Sie dürfen die MusiCassette auch dann behalten, wenn Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen.

Musik macht Freude

Bertelsmann

macht Freizeit schön!



Coupon

An die Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstraße 16–20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100 — 39807

Wenn ich meinen ersten Club-Einkauf nach Ablauf von 8 Tagen behalte, werde ich dadurch Mitglied im Bertelsmann Lesering für zunächst ein Jahr. (Mache ich dagegen von meinem Widerrufsrecht Gebrauch, bin ich verpflichtet, die evtl. bereits erhaltene Lieferung zurückzusenden).
Melde ich mich nur als Club-Mitglied an, ohne das Einführungsangebot zu kaufen und mache nach Erhalt der Mitgliedschafts-Unterlagen (einschließlich Club-Katalog) von meinem 8-tägigen Widerrufsrecht keinen Gebrauch, werde ich Mitglied im Bertelsmann Lesering für zunächst ein Jahr.
Mitgliedschaftsbeginn gemäß meinem angekreuzten Wunsch und Club-Ausweis, den ich umgehend erhalte. Meine Mitgliedschaft bleibt jeweils ein weiteres Jahr bestehen, wenn ich sie nicht 3 Monate vor Ablauf kündige.
Jedes Vierteljahr erhalte ich den neuen Club-Katalog kostenlos. Aus diesem Angebot werde ich vierteljährlich für mindestens 15,– DM kaufen. Geschieht dies nicht bis zum jeweils im Club-Katalog genannten Termin, gilt das besonders preisgünstige Hauptvorschlagsangebot, dessen Preis auch 15,– DM übersteigen kann, als bestellt. Mit Bestellung wird der Kaufpreis fällig.
Die Verlagsgemeinschaft Inh. R. Mohn in Rheda-Wiedenbrück betreut mich als Club-Mitglied und wird mein Vertragspartner. Nur wenn ich mit der Bezahlung oder Abnahme in Verzug komme, werden alle Mindestkaufbeträge von 15,– DM pro Vierteljahr bis zum nächstmöglichen Ablauf der Mitgliedschaft in einer Summe fällig. Eigentumsvorbehalt bis zur völligen Bezahlung. Porto/Frachtkosten gehen bei Versandbestellungen zu meinen Lasten. Erfüllungsort ist Rheda-Wiedenbrück.

Bitte schicken Sie mir:

❶ **Das 40-Watt-Stereo-Autoradio mit Cassetten-Abspielgerät „studio electronic 6200 stereo"**, Bestell-Nr. 95290 3. Preis: 198,40 DM (+ 2,70 DM Versandkostenanteil). **Zahlung: 71,10 DM (68,40 DM + 2,70 DM Versandkostenanteil).**

- ☐ per beigefügtem Scheck (der einfachste Weg)
- ☐ per Zahlkarte an das Postscheckamt Hannover, Kto.-Nr. 135 752-301 (bei Einsendung des Coupons)
- ☐ per Nachnahme bei Erhalt der Sendung

Danach 5 fortlaufende monatliche Zahlungen zu je 26,– DM.

❷ **1 MusiCassette meiner Wahl,** im Preis von 198,40 DM mit 18,90 DM enthalten.
Bestell-Nr. ☐☐☐☐☐ ☐
Meine Mitgliedschaft soll beginnen: 1. 1. 80 ☐ 1.4.80 ☐

❸ **Stereo-Lautsprecherboxen:**
☐ Aufbauboxen zum Barpreis von 89,– DM zusätzlich oder nur
☐ Einbauboxen zum Barpreis von 59,– DM
Zahlung wie bei 1. angekreuzt.

Mit diesem Kauf ist meine Abnahmeverpflichtung in den ersten beiden Vierteljahren bereits erfüllt.

❹ **Mein Geschenk** und ausführliche Club-Informationen.

☐ Ich melde mich als Club-Mitglied an, ohne dieses Einführungsangebot wahrzunehmen. Liefern Sie mir die Mitgliedschafts-Unterlagen und mein Geschenk.

Hier meine Anschrift in Druckbuchstaben:

Vorname/Zuname — Geburtsdatum

Straße/Hausnummer

PLZ/Wohnort

Beruf — Telefon

Datum — X ① **Unterschrift für die Bestellung (bzw. Anmeldung)**

Wichtig:

8 Tage Widerrufsrecht
Ich kann meine obige Bestellung und damit die eingegangene Club-Mitgliedschaft (bzw. meine Anmeldung und die damit eingegangene Club-Mitgliedschaft) innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen. Es genügt, wenn ich den Widerruf spätestens am 8. Tag nach Erhalt der Lieferung (bzw. der Unterlagen) an die Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstr. 16–20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100, absende. Im Falle einer Bestellung erhalte ich dann meine erste Zahlung zurück. Ein Doppel dieses Coupons erhalte ich mit Ihrer Lieferung. Ich bestätige durch meine Unterschrift, daß ich mein Widerrufsrecht zur Kenntnis genommen habe.

Datum — X ② **Unterschrift für das Widerrufsrecht**



Datsun Bluebird:

Ein Preisknüller rollt auf uns zu

von Hans P. Feddersen

„Wie schaffen die das nur?" Diese staunende Frage ist im Gespräch mit deutschen Automobilherstellern und deren Händlern immer wieder zu hören, wenn die Rede auf die Richtpreise der japanischen Autos kommt. Diese Frage wird erneut und mit viel größerem Nachdruck gestellt, seit der Nachfolger des Datsun Bluebird angeboten wird. Diese viertürige Limousine mit einem 1,8-Liter-Vierzylindermotor und 65 kW (88 PS) kostet 13800 Mark.

Wer diesen Preis etwa mit dem VW Passat oder Opel Ascona oder Ford Taunus vergleicht, kommt allerdings dem wahren Nutzen-/Kosten-Verhältnis nur teilweise näher. Nicht der Preis ist der Knüller, sondern das, was serienmäßig dafür geboten wird. Hier hilft nur eine Aufzählung: Fünfganggetriebe, komplette Instrumente mit Drehzahlmesser und Tageskilometerzähler, getönte Scheiben ringsum, Waschanlage für die Halogen-Scheinwerfer, Nebelschlußleuchte, Digitaluhr, Höhenverstellung des Fahrersitzes und der Lenksäule, herausklappbare Mittelarmstütze etc. etc. An Extras gibt es für den Bluebird nur wenige Dinge: Automatik für 1050 Mark, Metallic-Lack für 182 Mark und schließlich Leichtmetallräder für rund 800 Mark.

Wer von deutschen Konkurrenten eine ähnliche Ausstattung haben will, muß schon zu den Spitzenmodellen greifen: zum Ascona Berlina oder Passat GLS oder Taunus GL/GLS, die jedoch alle nicht – auch nicht gegen Aufpreis – den drehzahl- und kraftstoffsparenden fünften Gang bieten können. Der fünfte Gang ist vor allem dafür verantwortlich, daß der Bluebird nach den neuen DIN-Werten mit niedrigen Verbrauchszahlen aufwarten kann: 6,5 Liter bei konstant 90 km/h und nur 8,8 Liter bei konstant 120 km/h. Aber auch der Wert für den Stadtzyklus kann sich sehen lassen: 10,4 Liter auf 100 Kilometer. Dabei reicht bei einer Verdichtung von 8,5 deutscher Normalkraftstoff aus.

In der geradlinigen, schnörkellosen Form ist der neue Bluebird (auf deutsch: blauer Vogel) von seinem gleichnamigen Vorgänger mit viel Blech und wenig Glas geradezu meilenweit entfernt. Das alte Modell hat sich wegen seines „Blech-Barocks" in Deutschland auch nur mäßig verkauft. Der Datsun-Neuling hat da ganz andere Chancen. Verkaufsdirektor Harald Wulff schätzt die Zulassungszahlen für 1980 (mit voller Lieferung erst ab Mai) viel höher: rund 8000 Autos für den Rest dieses Jahres, gegenüber rund 2300 für das ganze Jahr 1979.

Diese Vorausschätzung scheint realistisch zu sein. Neben der viertürigen Limousine kommt

TAG FÜR TAG
WURDE ICH KRÄFTIG
DURCHGESCHÜTTELT–
DA BEKAM ICH NEUE
**MOTORCRAFT-
STOSSDÄMPFER!**

Motorcraft
Auto-Flex
SUPER

Motorcraft-Teile: Fitmacher für Ihr Auto.

Wenn Sie beim Fahren ständig durchgeschüttelt werden, lassen Sie einfach neue Motorcraft-Stoßdämpfer in Ihren Wagen einbauen. Durch die ruhige Straßenlage wird das Fahren zum Genuß.

Denn Motorcraft-Stoßdämpfer sind von hoher Qualität – und günstig im Preis.

Motorcraft-Autoflex-Super-Stoßdämpfer sind nachstellbar. Deshalb haben sie eine Langzeitgarantie.

Sie sind Teil des umfangreichen Motorcraft-Programms und passen für fast alle in- und ausländischen Automodelle und für viele Nutzfahrzeuge.

Das Motorcraft-Fitmacher-Programm hält, was es verspricht.

Qualitätsteile auch für IHR Auto

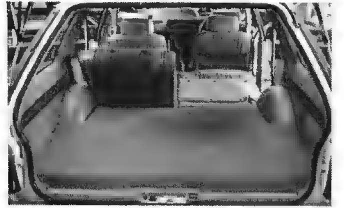


Mit Ford-Garantie

Zündkerzen, Öl- und Luftfilter, Keilriemen, Zündungsteile, Wischerblätter, Wischerarme, Glühlampen, Signalhörner, Pflegemittel, Tune-up Kits (Elektroinspektionssätze), Kühlsystemteile, Radlager, Kühlkonzentrat-Extra, Stoßdämpfer, Batterien.

Auf den ersten Blick mit einem westdeutschen Großserienauto leicht zu verwechseln: Das zweitürige Bluebird Coupé hat heimische Stilelemente.





Der Datsun Bluebird Kombi, hier noch im japanischen Ausstellungsraum, hat einen fein ausgestatteten variablen Innenraum, bei dem sich die hinteren Sitze getrennt umlegen lassen.

gleichzeitig ein viertüriger Kombi mit großer Heckklappe, auch dieser mit 14800 Mark unter vergleichbaren Konkurrenten ein Preishit. Das gilt aber noch mehr für das Bluebird-Coupé, dessen unbestreitbare Eleganz von den rahmenlosen Seitenfenstern ohne mittleren Dachpfosten herrührt. Im Coupé leistet der 1,8-Liter-Motor ohne sonstige Änderungen sogar 66 kW (90 PS). Woher die Mehrleistung kommt? Offenbar aus der unvermeidlichen Serienstreuung. Die leistungsmäßig besseren Motoren werden eben ins Coupé eingebaut.

Ist der neue Japaner nun ein Auto ohne jeden Fehler? Ganz gewiß nicht, denn schon bei den ersten Probefahrten in Japan waren wieder einmal die viel zu niedrigen Kopfstützen der Vordersitze zu kritisieren. Sie sind zudem in den Lehnen überhaupt nicht arretiert, so daß sie beim maximalen Herausziehen gleich in der Hand bleiben. Für großgeratene Personen sind solche mickrigen Kopfstützen nutzlos – sogar im Falle des Falles regelrecht gefährlich. Warum kümmert sich der deutsche TÜV zur Erteilung der ABE (Allgemeinen Betriebs-Erlaubnis) nicht um solche Dinge und weist solche Vordersitze unbarmherzig zurück?

Die Sitzpolsterung selbst ist viel besser geworden. Eine mit Handrad einstellbare Lehnenwirbel-Abstützung des Fahrersitzes ist sogar eine feine Sache. Die Windgeräusche der Karosserie wurden gegenüber dem Vormodell erheblich gesenkt. Die Präzision der Lenkung hat erheblich gewonnen, ebenso die Fahrsicherheit in Kurven. Keine Frage also: Der neue Datsun Bluebird ist außen wie innen ein durch und durch europäisches Auto geworden.

Die Japaner haben die Italiener überholt

Die japanischen Autos haben 1979 endgültig den Durchbruch auf dem deutschen Markt geschafft. Durch einen deutlichen Anstieg seit Mai wurden schließlich genau 147868 Personenwagen und Kombis aus Fernost neu zugelassen. Das entsprach einem Marktanteil von 5,6 Prozent. Damit haben die sechs japanischen Fabrikate in Deutschland die italienischen Konkurrenten schon deutlich überholt und den Abstand zum führenden Importland – Frankreich – verringert. Noch drastischer ist der Anstieg im Vergleich der Jahre 1975 und 1979. In dieser Zeit stiegen die japanischen Zulassungszahlen auf das Vierfache. Vor allem die günstigen Preise, die gute Serienausstattung und solide Mechanik sind die Gründe dafür. Aber auch die Karosserien sind viel sachlicher und damit gefälliger geworden. Neuestes Beispiel ist der Datsun Bluebird, der ab April 1980 auf dem deutschen Markt angeboten wird.

Renault Alpine A 310

Wenn Sie in diesem Auto von Hamburg nach München fahren, kann es Ihnen passieren, daß Sie weder ein Fahrzeug derselben Version überholen, noch daß Ihnen eines begegnet. Eines der wenigen, ganz exklusiven Automobile, die heutzutage noch in Serie gefertigt werden, ist die Alpine A 310 der französischen Firma Renault mit knapp 400 Zulassungen pro Jahr oder rund 1000 „namentlich" bekannten Fahrzeugen dieser Ausführung. Auf bundesdeutschen Straßen ist die Alpine A 310 ein ganz exklusives und dennoch erreichbares Auto.

Zumindest für den, der sportliche Fahrleistungen, die aus einem starken Sechszylinder-V-Motor kommen und über ein bewährtes Fahrwerk auf die Straße gebracht werden, schätzt und damit einverstanden ist, daß ein solches Auto auch einen bestimmten Komfort, um nicht zu sagen Luxus, haben muß.

Mehr denn je ist die A-310-Karosserie wegen ihrer strömungsgünstigen Form heute aktuell, und für die Besitzer dieser Coupés, die nach einer präzisen Ermittlung im Jahr rund 28300 Kilometer und damit 20 Prozent mehr als vergleichbare Autos zurücklegen, ist diese Karosserie sogar attraktiv genug, um weite Reisen im Alltag zu ermöglichen.

Das Auto ist seit 1971 bekannt, wo es auf dem Genfer Salon erstmals vorgestellt wurde. Heute hat es den gleichen Motor wie der Renault 30, also einen 2,7-Liter-Leichtmetall-Motor, jeweils drei Zylinder auf der linken und rechten Seite angeordnet in der berühmten V-Bauweise. Komplett wiegt das Fahrzeug nur knapp 1000 Kilogramm und ermöglicht die Spritzigkeit, die man von einem solchen sportlichen Coupé erwartet. Von Null auf Hundert beschleunigt es in weniger als acht Sekunden. Zusammen mit der extrem leicht gebauten Karosserie (die Renn-Karossen für den A 310 wiegen nur 25 Kilogramm!) ergibt sich ein ausgesprochen energiefreundliches Automobil. Das Fahrzeug hat einen Heckmotor und auch einen Heckantrieb. Demzufolge ist der Kofferraum vorne zwischen den Vorderrädern. Die handgefertigte Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyester bietet Platz für zwei Erwachsene und zwei Kinder. Wem der bescheidene Kofferraum („für kleineres Gepäck") unter der Fronthaube nicht ausreicht, der kann und muß seine Koffer hinter den Vordersitzen deponieren, wobei man die Rücklehne der hinteren Sitze bequem nach vorn klappen kann und damit einen ebenen Ladeboden für das Gepäck findet.

Das Auto hat serienmäßig elektrische Scheibenheber und wird in Dieppe (Frankreich) in Handarbeit hergestellt. Deshalb gibt es täglich nur vier neue Autos dieser Art.

Ein paar technische Daten zur Maschine: Aus 2,7 Liter Hubraum holt das moderne Leichtmetalltriebwerk (obenliegende Nockenwelle) heute 110 kW (150 PS), und es zeigt eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 220 km/h. Der vollkommen aus Leichtmetalldruckguß hergestellte Motor (die Zylinderlaufbuchsen sind aus Schleuderguß und nach guter alter Renaultart auswechselbar) braucht bei 120 km/h nur 9,2 Liter auf 100 Kilometer und erreicht sein höchstes Drehmoment mit 204 Nm schon bei 3500 U/min. Der Erfolg: Die Maschine bleibt leise und hat ihre Höchstleistung schon bei relativ niedrigen Drehzahlen. In Verbindung mit einem Fünfganggetriebe kann der 150-PS-

Viermal täglich: Wunderauto auf solider Basis



Motor seine gesamte Leistungsbreite optimal auf die Straße bringen. Der fünfte Gang wird nur über der 150-km/h-Marke am Tachometer benötigt.

Die Vorderräder sind an Doppelquerlenkern aufgehängt und werden durch Schraubenfedern gedämpft, hinten hat die A 310 Querlenker (trapezförmig) und Teleskopfederbeine. Das 4,18 Meter lange und nur 1,15 Meter breite Fahrzeug ist nach wie vor ein absolut interessantes Auto für Individualisten. Freilich: Dieses Coupé kostet in der einfachsten Ausführung 35 000 Mark . . .



Der große Fahrkomfort gestattet anstrengungslose Fernreisen, auch bei Richtgeschwindigkeit.

BMW 520
Sonderausstattung: Stahlkurbel-Hebedach, Leichtmetallfelgen

Auf die Frage nach einem optimalen 2-l Automobil gibt die Physik drei Antworten.

Wer bei 2 l Hubraum mit weniger als einem BMW Reihen-6-Zylinder zufrieden ist, verschenkt seinen Anspruch auf ein physikalisch optimales Triebwerk.

Beweis 1: Die Triebwerksmechanik

Motoren mit freien Massenkräften und -momenten sind für störende Schwingungen und Geräusche im Fahrzeug mitverantwortlich.

Freie Massenwirkung
bei optimaler Wahl
der Kurbelwellen-Gegengewichte

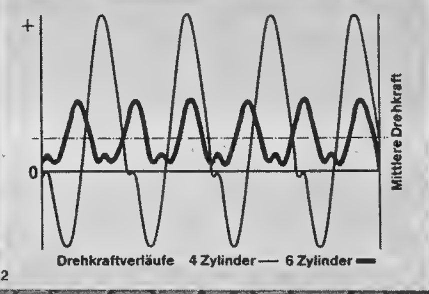
Bauform	R4	R5	V6 60°	V6 90°	R6	V8
Freie Kräfte 1. Ordnung	—	—	—	—	—	—
Freie Kräfte 2. Ordnung		—	—	—	—	—
Freie Momente 1. Ordnung	—		—	—	—	—
Freie Momente 2. Ordnung	—				—	—
Zündabstände	180	144	120	150;90	120	90

1

Der Reihen-6-Zylinder-Motor hat als einziger 6-Zylinder keine dieser freien Kräfte und freien Momente 1. oder 2. Ordnung. Beim 4-Zylinder gleichen Hubraums machen sich die für diesen Motor typischen Massenkräfte 2. Ordnung störend bemerkbar. (Abb. 1)

Beweis 2: Der Drehkraftverlauf

Je nach Anzahl und Zündabstand der Zylinder schwankt die Drehkraft an der Kurbelwelle. Die Folge: Auch dadurch werden Schwingungen und Geräusche in der Karosserie angeregt. Wie groß der Gewinn an Laufkultur vom 2-l 4- zum 2-l Reihen -6- Zylinder ist, zeigen die deutlich unterschiedlichen Drehkraft-Schwingungen. (Abb. 2)



Beweis 3: Die Wirtschaftlichkeit

Ein Reihen-6-Zylinder ist bei gezielter Auslegung ohne jeden Kompromiß bei der Wirtschaftlichkeit möglich. Wie die Grafik zeigt, ist bei ihm die für den Kraftstoffverbrauch entscheidende Summe der inneren und mechanischen Verluste gleich groß wie beim hubraumgleichen 4-Zylinder-Motor.

Das ist einer der Gründe dafür, daß der BMW 520 6-Zylinder bei gleicher Fahrweise ebenso günstige Verbrauchswerte hat wie der frühere BMW 520 4-Zylinder. (Abb. 3)

Verbrauchsvergleich
4- und 6 Zylinder

Innere Verluste
Mechanische Verluste

Triebwerke	520/4	520/6
Zylinderzahl	4	6
max. Hubraum der Motorbaureihe	gleich	größer

3

BMW 520 mit 6-Zylinder-Reihenmotor: Entdecken Sie ein Optimum.

Wenn Sie in der 2-l Klasse zu BMW kommen, können Sie bei Hubraum und Verbrauch sparen und bei der Leistung und Fahrkultur gewinnen. Der BMW 520 erlaubt es Ihnen also auf besonders aktuelle Weise, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden. Wann machen Sie eine Probefahrt?

BMW 518, 520, 525, 528i, M 535i
Das erfolgreiche Automobil-Konzept mit der großen Zukunft. Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.




M UW 3898
M UW 3902
520

Im Heft 1/80 hatte die Redaktion Vor- und Nachteile von Choke und Startautomatik dargestellt und am Ende die Leser gefragt, was sie bevorzugen. Es kamen nicht nur Karten, nahezu 100 Leser schrieben auch ausführliche Briefe.

Die meisten berichteten über ihre Erfahrungen mit Choke oder Startautomatik. „Den Choke vermißte ich schon bei meinem 1965 gekauften VW 1500 S, denn die Startautomatik funktionierte oft nicht, was auch bei meinem jetzigen Passat der Fall ist. Mein nächstes Auto wird den Choke und fünf Gänge haben.“
(H. S., Wiesbaden)

Einige wollten wissen, wie man ein Auto mit Startautomatik auf Choke umrüsten kann: „Bitte in einem der nächsten Hefte den Umbau der Automatikvergaser auf Choke-Betrieb erläutern.“
(D. B., Duisburg)

Das ist technisch leider nicht machbar. Die Entscheidung für den Choke muß also schon vor dem Kauf fallen. Der Aufwand, der für eine Umrüstung getrieben werden müßte, lohnt den Erfolg jedenfalls nicht.

Auch die Autofirmen kamen nicht ungeschoren davon: „Auch der technisch Unbedarfte merkt bald, wie schlecht diese Automatik ist, weil sie nicht beeinflußbar ist und bei Glätte auch gefährlich. Die Industrie war bislang zu gleichgültig und zu dumm, eine gescheite Chokeanzeige zu bauen.“
(W. D., München)

Daß es die Kontrollampe schon länger gibt, schrieb uns ein Leser: „Ich fuhr 1969 einen NSU 1000, der schon einen Choke mit Kontrolleuchte besaß. Diese Leuchte hatte man so gut im Auge, daß man ein Hineinschieben des Chokes überhaupt nicht vergessen konnte.“
(R. B., Schleswig)

Einer gar, den wir nicht werten konnten, da er auf seinem Abschnitt kein Kreuz machte, wehrte sich gegen das Wort „Choke“. Er überklebte es mit „Starterklappe“ und meinte dazu: „Ich bin kein Papagei, der jedes englische Wort nachplärrt.“
(M. R., Hannover)

Wir meinen, es gab schon schlimmere Wörter, die eingedeutscht wurden.

Weitere Zitate:
„Wenigstens gibt es noch eine Autozeitung, die diese heilige Kuh bei den Hörnern packt.



99% dafür!

Choke ja oder nein?

Überraschend groß war die Resonanz auf unsere Frage: „Choke oder automatischer Startvergaser?“ Bis Redaktionsschluß hatten 3062 Lenkrad-Leser ihre Stimme abgegeben. Das Resultat war verblüffend einhellig. 3026 Einsender, also 98,8 Prozent, sprachen sich für „Choke mit Kontrolllampe“ aus. Nur 36 Leser votierten für die Startautomatik.

Die Startautomatik ist doch nur Geschäftemacherei: Jedes Jahr muß sie neu eingestellt werden. Otto Normalverbraucher muß dazu eine Werkstatt aufsuchen und kräftig zahlen. Beim Choke erübrigt sich das. Und wer, wie Sie schreiben, mehr als 1000 Kilometer mit herausgezogenem Choke fuhr, ist schon ein armer Irrer.“
(H.-J. B., Lindenberg)

„Als langjähriger Autofahrer verschiedenster Fahrzeuge bin ich für Choke mit Beleuchtung, da die beste Automatik nicht denken und bei schwierigen Situationen Pannen und Gefährdungen verursachen kann.“
(H.-J. D., Lünen)

„Die Werkstätten gehen nur ungern an die Startautomatik heran und auch ein Ausbau derselben und der Einbau des Chokes scheint nicht möglich zu sein. Eine Kontrolleuchte dazu finde ich überflüssig. Wer halbwegs vernünftig fährt, merkt bald, daß der Choke zurückgeschoben werden muß. Aber wer fährt heute noch vernünftig?“
(A. S., Höxter)

„Bei einiger Aufmerksamkeit und Erfahrung geht es aber auch ohne Kontrolleuchte.“
(W. K., Wunstorf)

„Ich habe die Startautomatik außer Betrieb setzen lassen, da der Wagen nur in der Stadt gefahren wird. Ein Choke ließ sich leider nicht einbauen.“
(W. C., Lüdenscheid)

„Neben mir sind noch zwanzig Arbeitskollegen für den Choke mit Kontrollampe.“
(H. E., Bremen)

Die Unterschriften lagen bei!

„Ich fahre seit 1956 Auto, davon nur einmal mit automatischem Startvergaser. Sieben Autos hatten Choke. Mit der Startautomatik hatte ich oft Ärger. Deshalb geht nichts über den Choke. Mit Kontrollampe wäre es natürlich noch besser.“
(W. H., Leverkusen)

„Ich fahre einen Opel Manta und bin bis auf den Vergaser zufrieden. Nach 30000 Kilometern wurde ein Austauschvergaser eingebaut, der so eingestellt war, daß ich die ganze Strecke zur Arbeit (6 km) mit Startautomatik gefahren bin. Es wurde noch einmal eingestellt, jetzt geht die Automatik nach 100 Metern aus. Dafür stottert und rubbelt es. Da muß man sich ja nach einem Choke sehnen.“
(R. H., Offstein)

„Meiner Meinung nach sollten Vergaser mit Startautomatik im Hinblick auf Umweltverschmutzung, Energieeinsparung und wichtiger Funktionsbereitschaft für den Einbau in Kraftfahrzeuge verboten werden.“
(W. W., Herten-Langenbochum)

„Sie haben noch zwei weitere Argumente vergessen, die gegen die Startautomatik sprechen: 1. Die Startautomatik ist wesentlich teurer. 2. Das Einstellen der Startautomatik ist für viele Werkstätten ein unlösbares Problem.“
(D. G., Ludwigshafen)

„Ich fahre einen BMW 316. Zuvor hatte ich einen BMW 1602 mit Choke. Da ich sehr viele kurze Strecken fahre, machte ich die Erfahrung, daß ich jetzt mit dem automatischen Startvergaser weit mehr Benzin brauche.“
(G. S., Landshut)

„Mein Auto hat einen Choke ohne Kontrollampe. Normalerweise ersäuft der Motor nach längerer Fahrt mit herausgezogenem Choke.“
(R. D., München)

„Ich bin jahrelang einen Wagen mit Choke ohne Kontrolllampe gefahren und das mit guten Ergebnissen (Ford Taunus 1300 – Verbrauch min. 8,9 l/100 km; max. im Winter 10,8 l/100 km). Jetzt fahre ich den neuen Ford Taunus 1300. Leider wurde der Choke durch einen ‚Sparvergaser‘ ersetzt. Der maximale Verbrauch liegt jetzt bei 12,7 l/100 km.“
(W. G., Hamburg)

„Ich fahre einen VW Passat – mein erster Wagen mit Startautomatik. Mein Arbeitsweg ist sechs Kilometer lang (durch die Stadt). Etwa nach vier Kilometern erst schaltet die Automatik ab. Beim Halten an den Ampeln bringt mich der hochtourige Lauf des Motors fast um.“
(H. K., Hannover)

„Der Benzinverbrauch meines Passat L mit 55 PS beträgt 19 Liter. Bisher konnte es keine Werkstatt abstellen."
(W. A., Regensburg)

„Ich bin grundsätzlich für den Choke, jedoch unter der Voraussetzung, daß ein automatisches Abschaltrelais eingebaut ist."
(W. L., Brackenheim)

„Von Oktober 1977 bis September 1979 war ich Besitzer eines Opel Rekord E 1,9 Liter – 75 PS – mit Choke. Der Verbrauch des Wagens im Winter: etwa 10 l/100 km; im Stadtverkehr etwa 11 bis 12 Liter. Seit September fahre ich einen Opel Rekord E 2,0 Liter – 100 PS – mit Startautomatik. Der Verbrauch dieses Fahrzeugs im Ortsverkehr liegt beträchtlich höher (16 l/100 km)."
(W. H., Ulm)

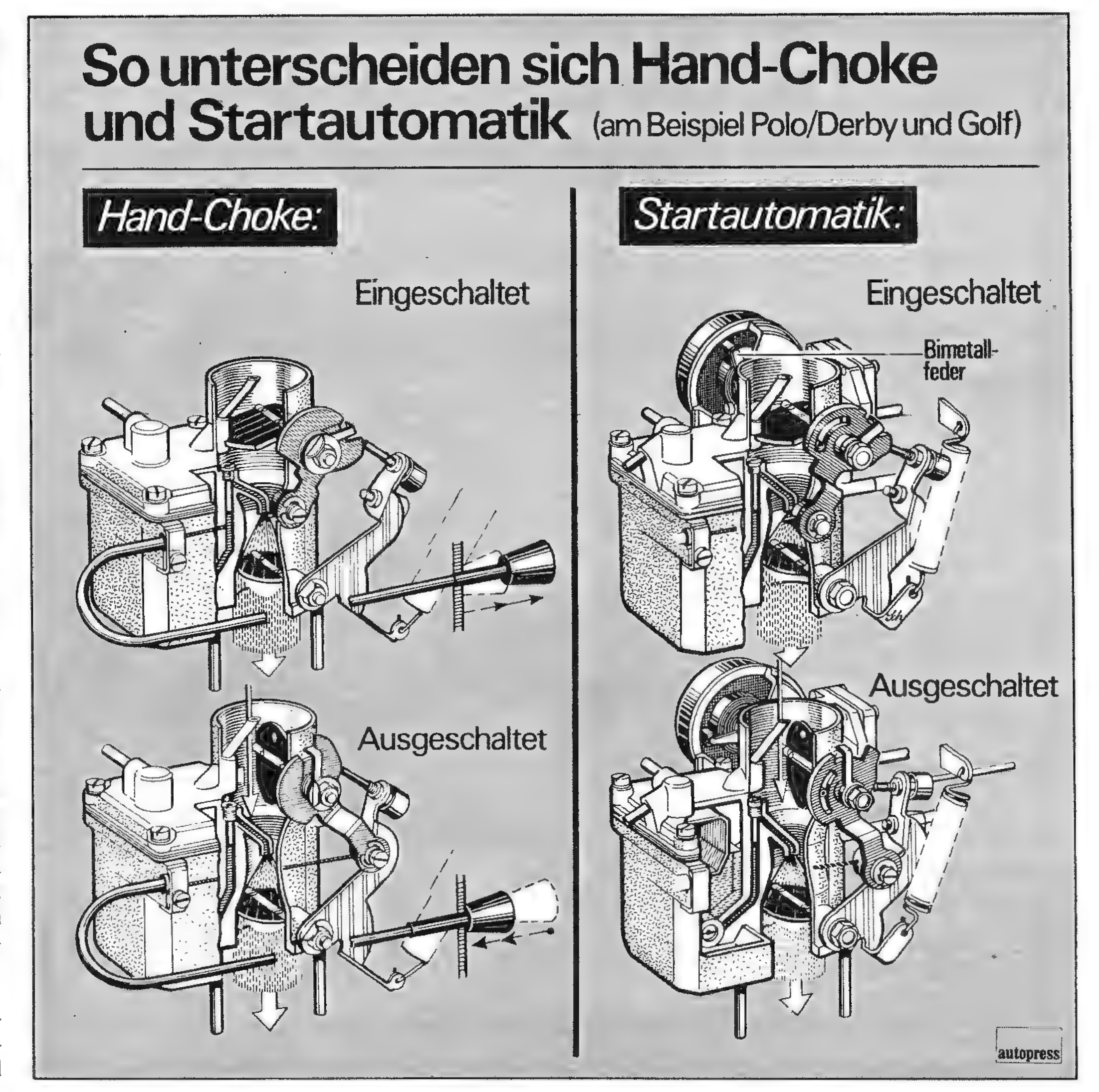
„Ich fahre das sechste Auto – einen Opel Kadett 1,2 mit 55 PS. Der Wagen hat einen Choke ohne Beleuchtung. Beim Starten ziehe ich den Choke leicht an, der Motor springt dann sofort an. Dann fahre ich langsam los und drücke den Knopf sofort wieder rein. Ich bin der Meinung, daß dadurch kein Tropfen Benzin mehr verbraucht wird."
(H. B., Berchtesgaden)

„Zum Thema Choke: Die Herstellung ist einfacher. Er ist unkompliziert in Wartung und Pflege und für das Fachpersonal weniger problematisch als der automatische Startvergaser. In Verbindung mit einer Kontrolleuchte ist die Handhabung einfach. Deshalb sollte der Choke nicht nur in kleinere Fahrzeuge, sondern auch in die höhere Wagenklasse eingebaut werden."
(K.-H. S., Mönchengladbach)

Anmerkung der Redaktion: Dies würde bei zwei- oder mehr Vergasern sehr problematisch ...

„Seit 20 Jahren fahre ich Auto, derzeit einen Opel Manta. Es ist mein erster Wagen mit einem automatischen Startvergaser. Ich muß schon sagen, so wie ich mit diesem Wagen hereingefallen bin, nur wegen der Startautomatik, das ist doch wohl der letzte Schrei."
(F. G., Unna)

„Nachdem ich zunächst zwei Opel mit Choke fuhr, die mir trotz gelegentlicher Vergeßlichkeit beim rechtzeitigen Zurückschieben – es gab kein Signallicht – ausgezeichnete Dienste leisteten, hatte mein Golf LS von 1974 die Startautomatik. Ich hatte laufend Ärger, weil der Motor während der Anwärmphase häufig abstarb und das auch mitten auf der Kreuzung. Kommentar der Werkstatt: ‚Das ist doch modelltypisch, Abhilfe ist nicht möglich.' Seit Januar fahre ich einen Honda Accord, also den Wagen, der gemäß Feststellungen einer Autozeitung ‚überflüssige Spielereien in Form von diversen Signallichtern aufweist. Ich kann nur sagen, daß der Choke beim Honda in Zusammenarbeit mit der Hondamatic zusätzlich ein ganz vorzüglicher Kriechgang ist, mit dem man in übelsten engen Situationen hervorragend rangieren kann, weil man nur die Bremse bedienen muß. Das Signallicht für den Choke liegt gut im Blickfeld und hat noch nie versagt."
(A. S., Darmstadt)



„Ich habe die Frage: Choke ja oder nein? an viele Autofahrer weitergegeben und eindeutige Meinungen erhalten: Alle sagten ja zum Choke."
(G. G., Hannover)

„Ich bin auf Grund dessen von Ford auf Renault umgestiegen."
(E. K., Troisdorf)

„Den Choke kann ich nach wenigen Sekunden einschieben (bei Fahrzeugen mit elektronischer Zündanlage noch eher). Die Startautomatik ist nach meinen Erfahrungen bei Minusgraden erst nach vier bis fünf Kilometern offen (siehe Drehzahlmesser). Wer da einen relativ kurzen Arbeitsweg hat, fährt im Winter ständig mit Anreicherung."
(U. S., Kirchwalsede)

„Ich bin für Choke, da die Startautomatik zuviel Benzin verschwendet. Ich habe mal einen VW Käfer mit Startautomatik gehabt und war damit nicht zufrieden. Jetzt fahre ich eine VW Polo mit Choke und kann die Temperatur des Motors selber regulieren, was bei Startautomatik nicht der Fall ist."
(P. H., Wedemark)

„Ich hatte schon viel Ärger mit der Startautomatik und wäre froh, wenn ich einen Choke im Auto hätte. Es sei aber leider nicht möglich, den Choke nachträglich einzubauen, erfuhr ich von meiner Werkstatt."
(W. D., Schwörstadt)

„Ich bin schon einige Autotypen mit Startautomatik und mit Choke gefahren. Ich kann nur für den Choke plädieren. Ich fahre jetzt einen VW Derby mit Choke und Kontrollampe. Ich wohne an einem steilen Berg und da schätze ich besonders im Winter den Choke sehr."
(W. H., Wannweil)

„Sie werfen auch die Frage auf, ist immer mehr Technik und Automatik sinnvoll? Ich meine: Nein. Immer mehr Technik und Automatik macht den Autofahrer immer hilfloser und abhängiger von fremder Hilfe. Außerdem wird dadurch dem Fahrer jegliche Denkarbeit und auch Kontrollarbeit abgenommen, so daß die Gefahr besteht, daß das Gefühl für Straße und Gefahr vollkommen verlorengeht."
(I. R., Düsseldorf)

„Ich fahre einen Derby GLS – 60 PS – mit Choke. Es ist eine

feine Sache! Am Armaturenbrett befindet sich unter mehreren farbigen Kontrollampen eine auffallende gelbe Leuchte, die nicht zu übersehen ist. Ich fahre vom Hof auf die Straße und kann sofort den dreistufigen Choke auf die erste Stufe reduzieren. Die Lampe erlischt erst, wenn der Choke vollständig abgestellt ist."
(P. D., Edingen)

„Ich fahre meinen sechsten Wagen mit Choke. Für mich kommt nichts anderes in Frage. Sie schreiben auch über das Fahren mit nicht zurückgestecktem Chokeknopf bei VW-Fahrern. Aus eigener Erfahrung kann ich hierzu sagen, daß das auch bei Fahrzeugen mit Startautomatik, zumindest bei älteren VW-Modellen, vorkommen kann. Mir passierte es häufig bei VW-Dienstfahrzeugen, daß die Startautomatik nicht zurücksteckte. Man mußte dann jedesmal anhalten, die Heckklappe öffnen und von Hand am Vergaser zurückstekken. Ich möchte nicht wissen, wievielen VW-Fahrern das mit ihrem Fahrzeug passiert ist, ohne daß es bemerkt wurde – außer am Spritverbrauch natürlich."
(K. K., Diepholz)

„Ich bin für Choke mit Kontrollampe, obwohl ich mit meiner Startautomatik sehr zufrieden bin."
(H. O., Traunstein)

***

Es gab aber auch andere Argumente: *„Ich bin für den automatischen Startvergaser. Als langjähriger VW-Käfer-Fahrer trauere ich noch nach zwei Jahren der Startautomatik nach. Die von mir jetzt gefahrenen Autos haben durchweg Startschwierigkeiten."*
(B. L., Barsinghausen)

„Ich kann nur aus Erfahrung sagen, daß eine Startautomatik gut ist. Der VW 412 EL ist mein sechster Wagen – alle hatten Startautomatik. Im Kurzstrekkenverkehr braucht der Wagen 11 Liter auf 100 km." Das waren die beiden Einsender, die nicht nur für den automatischen Startvergaser votierten, sondern auch schrieben warum.

Die vielen Zuschriften sind für uns Grund genug, die Ergebnisse unserer Umfrage an die in der Bundesrepublik vertretenen Automobilhersteller zu schicken und um eine Stellungnahme zu bitten. Die Antworten werden wir in der nächsten Ausgabe abdrucken.



Luftfilter

Öffnet man bei einem Auto die Motorhaube, so zählt zweifelsohne der Luftfilter zu den auffälligsten Aggregaten. Ohne ihn würde der Motor je nach Staubgehalt des Betreibungsgebietes mehr oder weniger rasch seinen Geist aufgeben. Seine Hauptaufgabe ist, wie es bereits der Name sagt, zu verhindern, daß Staub, Dreck oder Insekten in den Vergaser und somit in die Brennkammer gelangen können.

Es gibt drei Arten von Luftfiltern. Am gebräuchlichsten ist der Trockenluftfilter. Vor allem in Nutzfahrzeuge werden Ölbadluftfilter eingebaut, während Naßluftfilter nur noch vereinzelt verwendet werden. Am bekanntesten sind die Trockenluftfilter, die platzsparend in fast alle Personenfahrzeuge eingebaut werden, wobei man zwischen folgenden Sorten unterscheiden muß: Trockenfilter mit Ringfilterelement, mit Plattenfilterelement oder mit Ringplattenelement.

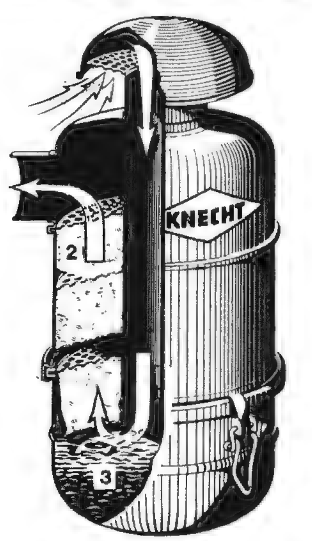
Beim erstgenannten strömt Luft durch den konisch geformten Schnorchel in den runden oder ovalen Filter, der auf dem Vergaser sitzt und durch eine Öffnung mit diesem verbunden ist. Im Luftfilter befindet sich ein Papiereinsatz. Die angesaugte Luft verteilt sich um den Einsatz herum, durchströmt diesen radial (sternförmig) und gelangt in den Vergaser. Das Filterpapier ist mit Kunstharz imprägniert und ausgehärtet. Je nach Art des Luftfilters unterscheidet man zwischen normaler Sternfaltung und Taschensternfaltung. Durch seine Struktur vermag das Papier Staubteilchen in einer Größenordnung bis zu einem Micron (1/1000 mm) herauszufiltern.

Kompakter sind Filter mit Plattenfilterelementen. Da bei ihnen die Luft jedoch axial – normalerweise von unten nach oben – durchströmt, sind sie höher als Filter mit Ringfilterelementen. Es gibt auch schon Entwicklungen, bei denen die Vorzüge beider Systeme kombiniert werden. Es handelt sich dabei um Filter mit Ringplattenelementen. Sie gestatten auch bei dichter Montage auf dem Vergaser die Ausnutzung des darunter liegenden Freiraums zur Schalldämpfung.

Gemeinsam haben die Trockenluftfilter, daß sie im Gegensatz zu den anderen Arten in allen Drehzahlbereichen gleich gut filtern. Auch Schräglagen verdauen sie gut. Und ihr größter Vorteil ist, daß die Filterleistung nahezu 100 Prozent beträgt.

Vor allem bei Nutzfahrzeugen wird der Ölbadluftfilter eingebaut. Er ist in der Regel voluminöser als der Trockenluftfilter und muß stets senkrecht angeordnet werden. Sonderkonstruktionen lassen gewisse Schräglagen zu. Zu seiner Funktion: Die zu filternde Luft fällt durch ein Zentralrohr nach unten, wo sich ein Ölbad befindet. Die Luft trifft auf das Ölbad und wird scharf umgelenkt, wobei bereits ein Teil des mitgeführten Staubes ausgeworfen und vom Öl gebunden wird.

Die so vorgereinigte Luft gelangt nun in ein Stahlwolle-Gestrick. Durch die scharfe Umlenkung der Luft wird Öl mit in das Stahlgestrick geschleudert und dieses dadurch benetzt. Der Reststaub wird durch die vielen Umlenkungen im Gestrick ausgeworfen und vom Öl gebunden. Bei Verringerung des Luftdurchsatzes durch den Filter (Leerlauf oder Motorstillstand) läuft ein Teil des Öls wieder in das Ölbad zurück und nimmt dabei den gebundenen Staub mit. Der Filter regeneriert sich somit selbst.
Ähnlich funktionieren auch die Naßluftfilter, die heute nur noch selten – vor allem bei motorisierten Zweirädern – verwendet werden. Bei ihnen ist das Stahlgestrick ständig mit Öl getränkt. Bei der Durchquerung dieses Gestricks gibt die Luft fast alle Staubpartikel ab. Im Wirkungsgrad sind Naß- und Ölbadluftfilter den Trockenluftfiltern klar unterlegen. Sie lassen etwa drei- bis fünfmal soviel Staub durch. Aus diesem Grund sind fast alle Automobilhersteller auf Trockenluftfilter übergegangen.
Aber auch Trockenluftfilter haben einen Nachteil: Sie lassen mit der Zeit immer weniger Luft durch, da sie durch den sich ansammelnden Staub immer mehr verstopft werden. Der Vergaser erhält also immer weniger Luft, so daß das Gemischverhältnis nicht mehr stimmt. Im Klartext: Es wird mehr Benzin verbraucht. Und das kann im ungünstigen Fall bis zu zehn Prozent Mehrverbrauch bedeuten. Darüber hinaus ergibt sich auch ein gewisser Leistungsverlust, den man dann spürt, wenn der Wagen einfach nicht mehr so richtig zieht. Deshalb sollte man nach Angaben der Firma Knecht, einem der größten deutschen Filterhersteller spätestens nach einem Jahr oder nach 20 000 Kilometern den Filtereinsatz wechseln. Und das ist nicht allzu teuer: Ein Filtereinsatz kostet je nach Größe zwischen zehn und 20 Mark. Bei einem Mehrverbrauch durch den verstopften Filter von einem Liter/100 Kilometer hat man diese Ausgabe also nach spätestens 2000 Kilometern wieder wettgemacht.



Beim Ölbadluftfilter wird der Staub vom Öl gebunden

Neben dem Filtern von Luft hat der Luftfilter noch weitere Aufgaben. Für die optimale Verbrennung des Kraftstoff-Luft-Gemisches ist die Art der Luftströmung mit entscheidend. Sie wird von der Form des Luftfilters und seines Schnorchels stark beeinflußt. Die Luftfilter-Konstrukteure, die keine beneidenswerte Aufgabe haben, da sie durch immer flacher werdende Motorhauben gezwungen sind, mit immer kleiner werdenden Platzangeboten auszukommen, müssen deshalb für fast jedes neue Fahrzeug einen neuen Filter konstruieren.

Auch Schalldämpfer

Ditrich Lenzen, Leiter der Produkttechnik der Knecht-Filterwerke: „Für jeden derartigen Filter müssen neue Werkzeuge erstellt werden. Da aber auch die seither gelieferten Filtertypen im Programm bleiben müssen, wächst unser Werkzeuglager ständig."
Eine weitere Luftfilter-Funktion kennt jeder, der bei einem laufenden Wagen schon einmal den Luftfilter abgenommen hat. Dabei stellt man fest, daß er auch als Schalldämpfer dient. Der Schall entsteht durch das Öffnen und Schließen der Ventile und gelangt durch den Vergaser zum Luftfilter. Das Luftfiltergehäuse dient als Volumendämpfer. Die Schallwellen werden von den Gehäusewänden wieder und wieder reflektiert, bis sie ihre ganze Energie eingebüßt haben. Deshalb ist die Schalldämpfung um so besser, je größer das Gehäusevolumen ist.
Wichtig ist auch der Schnorchel, der den Schalldruck – eine bestimmte Wellenlänge im Schallgefüge – durch seine konische Form in Geschwindigkeit umwandelt. Es strömt also nicht nur Luft in den Schnorchel, sondern auch (weit weniger) Luft will herausströmen.
Nicht unwichtig ist die letzte Funktion des Luftfilters: Er besitzt eine Temperatursteuerung. Sie bewirkt, daß Verbrennungsprozesse in der Brennkammer des Motors in bestimmten Temperaturbereichen ablaufen, was vor allem auf die Zusammensetzung der Abgase Einfluß hat. Darüber hinaus verhindert die Steuerung, daß der Vergaser vereisen kann. In der Regel wird die Lufttemperatur kurz vor dem Eintritt der Luft in den Vergaser – also schon gereinigt – gemessen. Das geschieht durch einen Bimetallwärmefühler oder aber über einen Dehnstoffthermostat. In Abhängigkeit vom Meßwert wird ein Steuerimpuls an einer Klappe im Schnorchel weitergegeben. Diese saugt einen Teil der Frischluft vorgewärmt und den anderen Teil als Kaltluft an. Die vorgewärmte Luft kommt aus der Umgebung des Auspuffrohres zum Schnorchel. So entsteht dann die erforderliche Mischtemperatur.

Bei einfacheren Konstruktionen ist die Steuerung durch einen Umschalthebel für Sommer/Winterbetrieb ersetzt. Hierbei ist darauf zu achten, daß jeweils rechtzeitig von Winter auf Sommer und von Sommer auf Winter umgeschaltet wird, da sonst der Benzinverbrauch steigt. Reiner Frenz



Kinder im Auto arm dran

Viele Eltern sind sich über die Gefährdung ihrer Kinder in Kraftfahrzeugen nicht ausreichend im klaren. Obwohl auch im Jahre 1979 nach Angaben des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) wieder rund 20 000 Kinder unter 15 Jahren als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen verunglückt sind, gaben über 60 Prozent der im Auftrag des DVR vom Institut für Demoskopie Allensbach befragten Eltern zu, daß in ihren Autos unzureichend oder überhaupt nicht für die Sicherheit der Kinder gesorgt ist.

41 Prozent der Ende 1979 Befragten, die öfter Kinder unter zwölf Jahren im Auto mitnehmen, erklärten, daß ihr Wagen weder mit Kindersitzen, Kindergurten oder Babyliegen noch mit Kindersicherungen an den Türen ausgerüstet sind. Am ehesten ist nach Angaben des Verkehrssicherheitsbeirates den Eltern wohl die Gefahr bewußt, die von dem unbedachten und spontanen Verhalten der Kinder selbst ausgeht: 39 Prozent treffen dagegen Vorkehrungen durch Kindersicherungen an Autotüren. Dagegen sind Kinder den Gefahren, die von plötzlichen Bremsmanövern oder Unfällen ausgehen, oft völlig ungeschützt ausgeliefert. Kindersitze im Auto hat nur etwa ein Viertel der Eltern angebracht. Anschnallgurte für Kinder können sogar nur 19 Prozent vorweisen.

Shell investiert in Godorf

Die Deutsche Shell AG beabsichtigt in ihrer Raffinerie Godorf/Köln eine katalytische Schweröl-Konversionsanlage zu errichten. Jährlich sollen in der Anlage rund 600 000 Tonnen schweres Heizöl in einen Einsatzstoff zur chemischen Weiterverarbeitung umgewandelt werden. Mit dem Bau, der Investitionen von rund einer halben Milliarde Mark erfordern wird, soll voraussichtlich im kommenden Jahr begonnen werden. Die Anlage, die 100 Arbeitsplätze neu schafft, soll Ende 1983 in Betrieb genommen werden.

CB-Funk in Frankreich nicht erlaubt

Entgegen offiziellen Angaben ist es nicht möglich, die Erlaubnis für den Gebrauch eines CB-Funkgerätes in Frankreich zu erhalten. Die Erlaubnis hat nur theoretischen Stellenwert, wie einige ACE-Mitglieder und CB-Funker erfahren mußten. Als Antwort erhielten sie einen Brief der französischen Postdirektion, in dem darauf hingewiesen wird, daß nur Geräte zugelassen werden, die höchstens 100 Milliwatt Sendeleistung haben.



Ein gut vorbereiteter Spezial-Produktionswagen der Gruppe 5, der nicht nur mit dem Gottvertrauen des Konstrukteurs, sondern auch mit Siegeschancen ausgestattet ist, kostet in der Regel ein kleines Vermögen.
So etwas schärft den Blick.

Daß Herbert Schnitzer seine unerhört schnellen BMWs seit Jahren schon mit Dunlop-Reifen ausrüstet, kann demzufolge kaum ein Zufall sein.

Er weiß, wie wertvoll die Erfahrungen sind, die Dunlop durch seine aktive Teilnahme im Renn- und Rallyesport gesammelt hat.

Und davon profitiert Herbert Schnitzer ebenso wie wir selbst.

Natürlich haben auch unsere Techniker bei der Entwicklung der neuen Dunlop-Serien-Breitreifen auf diese Erfahrungen zurückgegriffen. Mit dem Ergebnis, daß sie, verglichen mit normalen Gürtelreifen, einen bis zu 15% kürzeren Bremsweg haben. Und eine verbesserte Lenkpräzision durch größere Seitenführungskraft.

TBWA

ist für Heinz Huth leider nicht ganz billig.

Außerdem hat sich die Kurvensicherheit durch zusätzliche Stabilität erhöht und der Fahrbahnkontakt verbessert. Die optimierte Bodendruckverteilung des Profils ergibt schließlich noch ein günstigeres Nässeverhalten.

Sie können sich sicher vorstellen, daß der Bau eines solchen Reifens einen hohen konstruktiven Aufwand erfordert und deshalb nicht billig sein kann.

Aber wir versichern Ihnen, daß er sein Geld wert ist.

Die neuen Breitreifen von Dunlop gibt es als Serie 50-, 60- und 70-Reifen. Ihr Reifenfachhändler sagt Ihnen, welche für Sie sinnvoll sind.

Breitreifen von Dunlop.
Die Erfahrung, die wir haben, müssen andere noch machen.

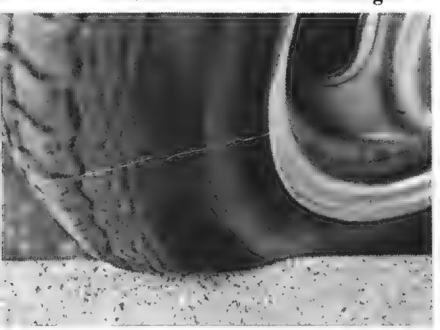


Nicht immer ist der Reifen schuld

Immer wieder hört man von Autos, die bei hohen Geschwindigkeiten ein Stück Lauffläche verloren haben in Verbindung mit einem Teilstück des „Gürtels". Ein Reifenplatzer, der oftmals zum Unfall führt, ist häufig die Folge. Doch nicht immer ist in einem solchen Fall der Reifen der Übeltäter.



Dieser Reifen wird beschädigt



Nie im spitzen Winkel rauf



So etwas tut dem Reifen weh

Geschimpft wird nach einem Reifenplatzer oft genug erst auf den Reifen. Kraß formuliert meint dazu Dipl.-Ingenieur H.-R. Knirps, der Leiter der Reifenkonstruktionsabteilung der Gummiwerke Fulda: „Das ist ähnlich wie beim Skilaufen. Bei einem Sturz ist alles schuld: die Ski, die Bindung, die Stöcke, der Schnee, die Witterung – nur nicht der Fahrer."

Der Reifenfachmann weiter: „Stahlcord-Gürtelreifen sind hochwertige Erzeugnisse, die mit modernsten technischen Produktionseinrichtungen in einer Präzision gefertigt werden, die für solche flexiblen Teile erstaunlich hoch ist. Ihre Leistungsfähigkeit, ihr Fahrverhalten und ihre Wirtschaftlichkeit sind unbestritten. Richtig behandelt sind Stahlgürtelreifen ein langlebiges Sicherheitselement des Fahrzeugs."

Auch Reifen wollen also richtig behandelt werden. Der Stahlcord, aus dem die Gürtellagen gebildet sind, ist nämlich undehnbar. Verformt man den Laufflächenbereich eines Reifens, so wie es beim Abrollen in der Aufstandsfläche geschieht, dann reicht die Winkelführung der Corde zwischen den Gürtellagen aus, die sich bildende Spannungserhöhung auszugleichen.

Gürtelkanten besonders betroffen

Wird die örtliche Verformung der Lauffläche sehr groß, wie zum Beispiel beim Überfahren von Bürgersteigkanten oder anderen Hindernissen, dann spielt der Winkelausgleich nur noch eine untergeordnete Rolle. Zwischen den undehnbaren Stahlcorden bilden sich Scherkräfte mit Spannungsspitzen aus, die je nach Größe, zu kleinsten Lösungsanfängen im Gürtelbereich führen können. Besonders betroffen sind hierbei die Gürtelkanten, da dort in den Übergängen von der gürtelstabilisierten Lauffläche zur flexiblen Seitenwand der gleichmäßige Kraftübertragungsfluß abrupt endet und zusätzliche Walkbewegungen den Kraft- und Spannungsablauf verschärfend beeinflussen.

Dipl.-Ingenieur Knirps: „Fährt man über extreme Hindernisse, wie zum Beispiel über eine Torhalterung, was beim rückwärtigen Wenden in einem Hof oder einer Hofeinfahrt durchaus passieren kann, ohne daß es der Fahrer bemerkt oder besonders empfindet, dann ist mit großer Wahrscheinlichkeit eine örtliche, innere Schädigung des Reifens eingetreten. Äußerlich braucht hierbei dem Reifen nichts anzusehen sein."

Die kleine innere Ablösung stellt einen Gebrauchsschaden dar, der sich unter den Walkbewegungen des weiteren Fahreinsatzes langsam ausweitet, zunächst sehr langsam, später immer schneller. Die Zeitdauer der Ausweitung hängt von der Größe der Beanspruchung ab, der dieser Reifen ausgesetzt ist. Wesentliche Faktoren dafür sind Auslastung und Luftdruck sowie die Fahrgeschwindigkeit. Haben eine zu große Reifeneinfederung, hervorgerufen durch entsprechend der Auslastung zu geringem Luftdruck in Verbindung mit hoher Fahrgeschwindigkeit, bereits schädigende Auswirkungen auf den Neureifen, dann ist es verständlich, daß vorgeschädigte Rei-

Rosinen aus unserem Urlaubs-Kuchen!

Einige Beispiele als Vorgeschmack darauf, was der ACE an „Erlebnisreisen zu ACE-Preisen" alles zu bieten hat.

1 Woche Mallorca ab 229 Mark! App. Colonia, Cala Millor, Übernachtung.

Swinging London 4 Tage lang, ab 379 DM! Luxushotel mit Flug und Frühstück!

3 Tage Rom erleben! Ab 359 Mark! Frühstück und Wohnen in gutem Stadthotel. Flug ab Frankfurt.

Wolfgangsee direkt am See 1 Woche ab 266 DM! Seehotel Cortisen. Bad/WC/Balkon, Garten eig. Badestrand. Übernachtung mit Frühstück p. P. i. DZ.

1 Woche lang am Attersee ab 238 Mark! In Weyeregg sogar mit Halbpension, Du/Bad/WC p. P. i. DZ.

Am Wörthersee eine Woche lang ab 221 Mark! Im Korotan, dem größten Hotel am Südufer. Eigener Strand. Halbpension. Zimmer mit Du/WC. p. P. i. DZ.

Ferienwohnungen am Gardasee/Sirmione 1 Woche ab 272 Mark! Appartmenthäuser in der Residenz Holiday. Für 2 Personen. Strand in unmittelbarer Nähe.

Ferienwohnungen in Jugoslawien/Rabac 1 Woche für 2 Personen ab 251 Mark! Appartementanlage Girandella

Gran Canaria aber zum „ACE-Olé-Preis": ab 694 Mark! App. Horizonte, Playa del Ingles, beste Standlage, Wohnraum und sep. Schlafzimmer, 1 Woche Über./Frühst./Flug.

Urlaub in modernen gut eingerichteten Caravans!

Endlich ohne „Klotz am Bein" in die Ferien!

Camp „Vigna sul Mar" Italien
pro Woche und Wohnwagen (Fendt Typ 525 für 4 Personen) ab 370,–
pro Woche und Wohnwagen (Fendt Typ 660 für 5 Personen) ab 405,–

Camp „Les Viviers" Frankreich
pro Woche und Wohnwagen (Typ Sprite für 4 Personen) ab 403,– (Typ Adria/Luxus für 4 Personen) und (Typ Europa/Luxus für 5 Personen) ab 460,– Kosten für Strom, Wasser und Gas enthalten!

„bella Italia" mit Vollpension 1 Woche ab 199 Mark! Lido di Jesolo, Doppelzimmer Du/WC. 100 m zum Strand.

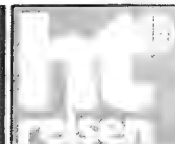














...und das ist noch längst nicht alles, was der ACE bietet:

Mehr in unseren Spezialkatalogen.

ACE-Ferienwohnungen, ACE-Studienreisen, ACE-Caravanferien, Hotel-Pauschalen, Package-Touren mit dem PKW.
Außerdem sind leistungsfähige Veranstalter unsere Vertragspartner. Wir buchen für Sie Reisen aus dem Angebot dieser Programme:

ACE Reisedienst GmbH
Schmidener Straße 233
7000 Stuttgart 50 Tel.: 0711/5 06 71

fen, das heißt Reifen mit Gebrauchsschäden, ungleich schneller zum äußerlich sichtbaren Defekt gelangen. Im dauernden Stadteinsatz fallen Reifen mit solchen Schäden meist gar nicht auf und werden durch neue ersetzt, wenn ihr Profil abgefahren ist. Zum Runderneuern sind diese Reifen jedoch nicht geeignet.
Bei einer schnellen Autobahnfahrt ist durch die großen Zentrifugalkräfte an den bereits innerlich gelösten Teilen die Gefahr groß, daß plötzlich die Lauffläche abbricht und mit Gürtelteilen abreißt. An der Vorderachse werden solche Reifenschäden meist noch rechtzeitig bemerkt, da die vom defekten Reifen ausgehenden Störkräfte sich in der Lenkung bemerkbar machen. An der Hinterachse werden solche sich ausweitenden Reifendefekte erfahrungsgemäß oft nicht mehr rechtzeitig erkannt: Die Folgen sind bekannt.
Zur Vermeidung von Gebrauchsschäden empfehlen die Fulda-Techniker:

- Den Luftdruck entsprechend der Auslastung anwenden. Bei wechselnder Auslastung stets den höheren Druck anwenden.

- Überlasten sind zu vermeiden. Also nie über das zulässige Gesamtgewicht bzw. die zulässige Achslast hinausgehen.

- Extreme Hindernisse sollten nach Möglichkeit nicht überrollt werden. Wenn hohe Bordsteinkanten überfahren werden müssen, sollte das jeweilige Rad nur langsam und in stumpfen Winkel hinaufgefahren werden.

Wenn es nach den Wünschen des Reifenherstellers ginge, müßten dort, wo Schilder zum halbseitigen Parken auf Bürgersteigen auffordern, flache und stumpfe Bordsteine verwendet werden. Eine Forderung, die auch wir unterstützen. ref



Muß es so haarscharf sein?



Noch mehr Sicherheit beim Gurt

Sicherheitsgurte können keine Unfälle verhindern!
Aber sie können Leben retten und Gesundheit erhalten!
Sicherheitsgurte können sicher noch verbessert und optimiert werden!
Aber es wird in diesem Jahrzehnt wohl kaum eine sensationelle Neuigkeit geben, die dieses Rückhaltesystem ablöst!
Sicherheitsgurte müssen auch deshalb eine viel höhere Anlegequote schaffen. Das jetzt serienreife „Kern-Liebers-Automatikschloß für Sicherheitsgurte“ könnte dazu einen wesentlichen, wenn nicht gar entscheidenden Beitrag leisten. Es erhöht nämlich den Komfort, vor allem aber ist es für jene der Problemlöser, die aus echter Angst vor dem Gefesseltsein die Entscheidung der Einsicht und Vernunft beiseite schieben. Jetzt können auch sie sich der wissenschaftlich gesicherten Erkenntnis öffnen und nach dem Motto verfahren: Erst gurten – dann starten!

Was meinen Sie – was ist sicherer als der Sicherheitsgurt?
Mit Sicherheit: Keinen Unfall bauen und sich in keine Karambolage verwickeln lassen!

Wer jetzt schallend lacht, sich an die Stirn tippt und zu dem Schluß kommt, daß dies doch wohl nur als hanebüchener Blödsinn verstanden werden könne, der gehört allem Anschein nach zur Gruppe derer, für die es aus Überzeugung eine Selbstverständlichkeit ist, nach dem Motto der Einsicht zu verfahren: Erst gurten, dann starten!

Oder aber er gehört zu jenen unerfahrenen Draufgängern, die erst durch Schaden klug werden – wenn ihnen dazu eine Chance bleibt. Logische und grausame Konsequenz: Bevor das in allen Autofahrer-Köpfen verarbeitend erkannt, begriffen wurde – werden wohl noch

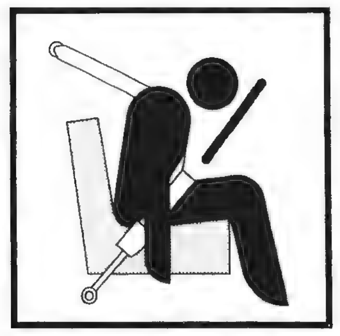
etliche Körper geschunden, Gesichter verunstaltet und Schädel durch Unfälle zertrümmert. Bei immer noch zu vielen reicht die Phantasie, die Fähigkeit etwas zu durchschauen und die Kritik an den eigenen Möglichkeiten nicht aus, um die Schutzwirkung von Sicherheitsgurten für Autoinsassen richtig zu bewerten. Nämlich so, wie dies durch eine Vielzahl wissenschaftlich fundierter Untersuchungen nachgewiesen und erst vor kurzem vom geschäftsführenden Direktor des Instituts für Rechtsmedizin an der Universität Heidelberg, von Professor Dr. Georg Schmidt, dargestellt wurde.

Auf einer Veranstaltung im „Allianz-Zentrum für Technik (AZT)" in Ismaning bei München kam er zu der kategorischen Feststellung und Forderung: „Ein nennenswerter Rückgang der unfallbedingten Körperschäden ist . . . erst bei hoher Anlegequote zu erwarten. Somit lohnt sich eine Gurtanlegepflicht aus humanitären und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten." Professor Schmidt stellt klar: „In Übereinstimmung mit der Weltliteratur" ist erwiesen, „daß Gurtträger viel häufiger überleben als nicht angeschnallte Kraftfahrzeugbenutzer."

Ganz klar: Natürlich ist nicht jeder Gurt-„Muffel" einer von denen, die erst durch bösen Schaden klug werden. Dafür steht die Erfahrung von Oberarzt Dr. H. L. Lindenmaier in der Unfallchirurgie der Universität Freiburg. Er äußerte sich in München so: „Eine Befragung von Verletzten, die bei Autounfällen nicht angeschnallt waren, hat ergeben, daß das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes überwiegend psychologisch bedingt war. Die Angst, sich nicht mehr selbst aus dem Auto befreien zu können, bei Brand oder Versinken des Fahrzeugs eingeschlossen zu sein und von Helfern wegen des anliegenden Gurtes nicht oder nicht schnell genug aus dem Fahrzeug geborgen werden zu können, sei für das Nichtanschnallen ausschlaggebend gewesen." Wer unter einem solchen „Fesselungssyndrom" leidet, dem kann man keinen Vorwurf machen – dem muß geholfen werden. Und dem kann jetzt auch geholfen werden.

Die psychologisch begründeten Ängste können nämlich durch

den Einbau eines „Automatikschlosses", also eines sich selbst öffnenden Systems, abgebaut werden. Dieses von der Firma „Kern-Liebers" im württembergischen Schramberg entwickelte Gurtschloß läßt sich grundsätzlich wie alle bisherigen Verriegelungen öffnen, nämlich durch Knopfdruck. Aber es öffnet sich automatisch acht Sekunden nach einem Unfall; bei einer Serie von Zusammenstößen öffnet es acht Sekunden nach dem letzten Aufprall, was ja bei Auffahrunfällen von lebenserhaltender Bedeutung sein kann. Das gleiche gilt dann, wenn bei einem Schleuderunfall nacheinander Hindernisse berührt oder gerammt werden. Wie das funktioniert? – Genial einfach. Bei einer vorgegebenen Belastung des Gurtes wird durch den Zug am Schloß ein sogenanntes Hemmwerk, eine Art Uhrwerk, „aufgezogen". Dieser Vorgang wird so lange wiederholt, solange ruckartige Kräfte auf das Gurtband wirksam werden. Bei einem geringen Aufprall mit weniger als 15 km/h bleibt das Schloß ebenso geschlossen wie in jenem Fall zum Beispiel, wo das Unfallopfer im Gurt hängt. Weil es bewußtlos ist oder aber weil der Wagen auf dem Dach liegt. Wird die Belastung nur für einen kurzen Moment bis auf fünf Kilogramm verringert (weil sich das Unfallopfer selbst befreien kann oder weil Retter es durch Anheben „entlasten"), springt das Schloß automatisch auf. Wie schon gesagt: Man muß nicht auf den Ablauf der acht Sekunden warten. Ein Druck auf den roten Punkt, der immer noch verwirrend variiert wird nach Form und Anordnung, und das Schloß öffnet sich augenblicklich.



Wenn der angegurtete Insasse verletzt ist und in den Gurten hängt, bleibt das Schloß zu, bei Hilfeleistung durch Anheben des Verletzten (Gurtentlastung) öffnet sich das Schloß sofort.

In einem für das Unfallopfer entscheidend wichtigen Moment gibt es also weder ein problematisches Hantieren um an das Schloß zu kommen, noch einen eventuell gefährdenden Zeitverlust auf der erregten Suche nach dem befreienden Schloßlöseknopf.

Von welch gravierender Bedeutung dies ist, dafür steht ein nachweisbares Beispiel – von vielen. Ein leitender Mitarbeiter eines österreichischen Automobilclubs und routinierter Autofahrer hatte vor einiger Zeit einen Unfall, bei dem sein Wagen durch die Luft geschleudert wurde. Die Insassen waren angeschnallt und blieben deshalb unverletzt. Aber: Die Schockfolgen waren derart nachhaltig, daß sich selbst dieser routinierte Autofahrer nicht mehr selbst befreien konnte. Er war ganz einfach nicht mehr in der Lage, das Schloß selbst zu öffnen.

Skeptiker und Mißtrauische befinden sich in Gesellschaft eines Teils der Automobilindustrie, aber auch ein Praktiker und wissenschaftlicher Schnell-Erfasser und -Denker wie der Münchner Professor Dr. Max Danner, Aushängeschild und Hausherr des „Allianz-Zentrum für Technik" (AZT) wakkelte nachhaltig-mißtrauisch mit dem Kopf, als er zum ersten Male von diesem Kern-Liebers Automatikgurtschloß hörte. Nachdem er sich mit seinem Institut Kfz-Technik bereit erklärt hatte, das Ding unter die Lupe und in die Mangel zu nehmen, sei er vom Saulus zum Paulus geworden. Man darf davon ausgehen, daß dieser Mann, bei der Zahl seiner auf einen kleinen Fehler wartenden Neider, das Gurtschloß von Kern-Liebers so hergenommen und getestet hat, daß ihm aus der Preisgabe der Untersuchungsergebnisse kein Strick gedreht werden kann. Auch deshalb sollte die Einführungs-Verzögerer ihre ebenso nachprüfbaren Einwände auf den Tisch legen. Das Argument, es könne langfristig zu Schäden durch Korrosion kommen, das erscheint schon arg an den Haaren herbeigezogen. Denn immerhin wurde das Schloß von der angesehenen Stuttgarter Materialprüfungsanstalt und einer Reihe weiterer angesehener unabhängiger Institute des In- und Auslandes geprüft und selbstredend härtesten Tests unterzogen. Ebenso selbstverständlich wurde das Schloß auch einem in der Wissenschaft gängigen Prüfungsverfahren zur Feststellung des Korrosionsverhaltens ausgesetzt. Bis heute hat das Automatik-Gurtschloß nur Noten bekommen, die für eine ausgereifte Entwicklung und einwandfreie Herstellung durch den Produzenten sprechen.

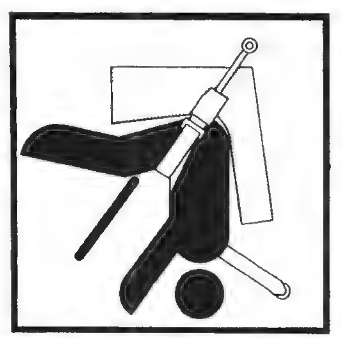
„Die Versuche unter extremen Bedingungen, mit zum Teil erheblichen Biegebeanspruchungen für das Schloß haben gezeigt, daß auch in kritischen Situationen die Funktion des Automatik-Gurtschlosses einwandfrei funktioniert." Weiter heißt es im Dannerschen Statement: „Die von uns vorgeschlagenen Verbesserungen ... wurden schon von der Firma Kern-Liebers realisiert. Dieses Schloß stellt unseres Erachtens eine Verbesserung des Dreipunktgurt-Rückhaltesystemes dar und könnte eventuell die Erhöhung der Gurt-Anlegequote bringen. Durch diese sinnvolle Ergänzung des Rückhaltesystems ist der Lebensretter Nr. 1 für die Fahrzeuginsassen wesentlich verbessert worden."

Für ganz Kritische: „Seine Funktion bei Front-, Seiten-, Schräg- und Heckaufprall wurde auf der Crash-Anlage des Allianz-Zentrums für Technik eingehend getestet", versichert der Versuchsleiter Dr. Dieter Anselm. Und stellt weiter fest: „Die Versuche unter extremen Bedingungen haben gezeigt, daß auch in kritischen Situationen das Öffnen des Kern-Liebers-Automatik-Gurtschlosses gewährleistet ist."

Was tun? – Trotz massiver Aufklärungsarbeiten verschiedener Institutionen ist bis jetzt keine befriedigende Gurtanlegequote erreicht worden. Auch dies scheint nur sehr mühsam Hirnarbeit auszulösen: Auf unseren Autobahnen legen der hohen Geschwindigkeiten wegen immerhin schon 85 Prozent der Autofahrer ihren Sicherheitsgurt an. Im Stadtverkehr allerdings tun dies nur etwa 45 Prozent. Obwohl bekannt ist, daß 80 Prozent aller tödlich verletzten Unfallopfer bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h starben.

Professor Dr. Georg Schmidt meinte, daß die immer wieder genannten Argumente und Ängste nunmehr durch das selbstöffnende Schloß ausgeräumt sein müßten. Außerdem werde mit dieser Neuentwicklung die Gefahr der Ratlosigkeit vieler Menschen nach einem Schreckerlebnis gebannt. Auch bei jenen, die unverletzt bleiben oder als Retter fungierten. Denn es bräuchten ja keine Denk- oder Lernleistungen mehr erbracht werden. Das Schloß geht von selbst auf.

„Wir haben außerordentlich wenig Todesfälle zu untersuchen, bei denen die Getöteten angeschnallt waren", sagte Professor Schmidt. „Von 70 getöteten Insassen sind pro Jahr in den letzten vier Jahren etwa drei angeschnallt gewesen", was ein eindeutiger Hinweis darauf sei, daß der Gurt Leben rette. Statistisch weit unter ein Prozent der Fälle gehören in die Gruppe, wo man davon ausgehen müsse, daß durch den Gurt vielleicht (was also nicht bewiesen ist) schwerere Verletzungen entstehen als entstanden wären ohne Gurt. Aber: „Bei hohen Aufprallgeschwindigkeiten sind zwar auch schwerere Verletzungen möglich – aber ohne Gurt wäre der Tod eingetreten." So eindeutig wie diese Aussage, so eindeutig ist auch diese Feststellung: Die segensreiche Wirkung des Sicherheitsgurtes entfaltet sich bei Unfällen im Geschwindigkeitsbereich um 50 km/h, also im Bereich geschlossener Ortschaften. Daß der Gurt bei unterschiedlichem Lebensalter unterschiedliche Wirkungen zur Folge hat, das ist eigentlich logisch – aber halt nicht so gegenwärtig, wie dies hin und wieder notwendig erscheint.



Wenn das Fahrzeug auf dem Dach liegt, bleibt der Insasse im Gurt hängen. Wenn er dabei wenig oder unverletzt ist, kann er durch leichtes Abstützen am Dach die Schloßöffnung bewirken. Andererseits öffnet sich das Automatik-Schloß wiederum sofort bei Anheben des Verletzten durch Helfer.

Ein Auto prallt bei einer Geschwindigkeit von rund 50 km/h frontal auf. Der 36jährige Fahrer steigt unverletzt aus, obwohl er aufgrund seiner körpergewichtabhängi-

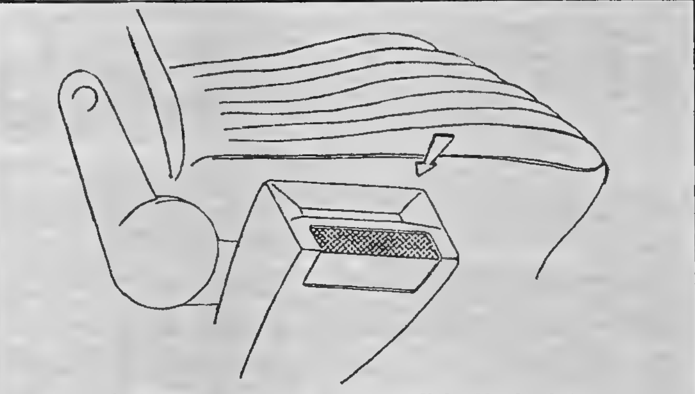
gen Aufprall-Last stärker gefährdet war als der ebenfalls angeschnallte 72jährige Beifahrer. Er erleidet trotz Gurt tödliche Verletzungen.

Der Höhepunkt der Leistungs- und Widerstandsfähigkeit liegt beim Alter von etwa 20 Jahren. „Von da ab geht's dauernd abwärts", weil der Alterseinfluß gravierend ist. Bei exakt gleichen Unfallbedingungen sehen die wissenschaftlich gesicherten „Stufen" etwa so aus:

26jähriger steigt unverletzt aus;
30jähriger hat einige Rippenbrüche;
40jähriger hat schon Serien-Rippenbrüche;
50jähriger hat Serien-Rippenbrüche und innere Verletzungen;
60jähriger kann so schwer verletzt sein, daß tödliche Verletzungen nicht auszuschließen sind;
70- bis 80jähriger: „Da braucht man nicht mehr viel reden!"

Der vereinfacht dargestellte Grund: Mit zunehmendem Alter nimmt die Gebrechlichkeit des menschlichen Körpers zu, insbesondere wird das aus Skelett und Bindegewebe gebildete Stützsystem immer schwächer; die Haut wird dünner, die Knochen werden brüchiger.

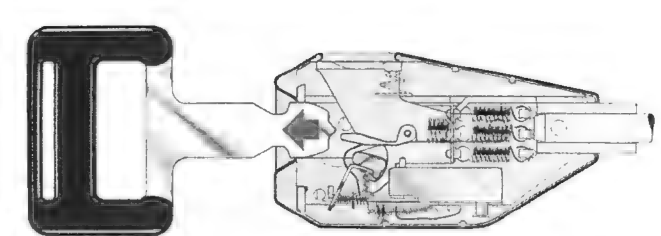
Das Verletzungsrisiko wird also für jeden Menschen größer, je älter er ist. Was natürlich kein Grund sein kann, sich nicht zu schützen. Denn wenn der Schutz durch den Sicherheitsgurt auch geringer wird – nutzlos wird er in keinem Fall! Dazu Professor Schmidt: „Organverletzungen sind bei Aufprallgeschwindigkeiten bis zu 50 km/h relativ selten, es sei denn bei sehr alten oder sehr kranken Menschen." Klar, daß dies nur bei richtig angelegtem Gurt gilt. Er fängt den Körper auf, es kommt zum Beispiel im Bereich des Brustkorbes und des Beckens zu Hautabschürfungen und Quetschungen. Liegt der Gurt nicht richtig an, dann kann es im gleichen Fall durchaus schon zu Darmverletzungen kommen! Eine unabdingbare Forderung ist aus diesem Grund der serienmäßige Gurtstrammer. Warum die Entwicklung und Einführung in diesem Fall derart schleppend vor sich geht, das wäre einmal des Erforschens wert. Zu lose sitzende Gurtbänder führen zu einer zeitlich späteren Aktivierung des Gurtes, was insofern von immenser Bedeutung ist, als sich das entscheidende Unfallgeschehen in dem nur schwer vorstellbaren Zeitraum von Millisekunden abspielt. Professor Dr. Max Danner: Als Ergebnis von Unfall-Analysen und Unfallrekonstruktionen ist gesichert, daß nach etwa sechs bis acht Sekunden die Fahrzeuge zum Stillstand kommen. „Danach passiert nichts mehr." Und deshalb ist das „Uhrwerk" des Kern-Liebers-Schlosses auf acht Sekunden Laufzeit nach dem letzten Auf- oder Anprall „programmiert".

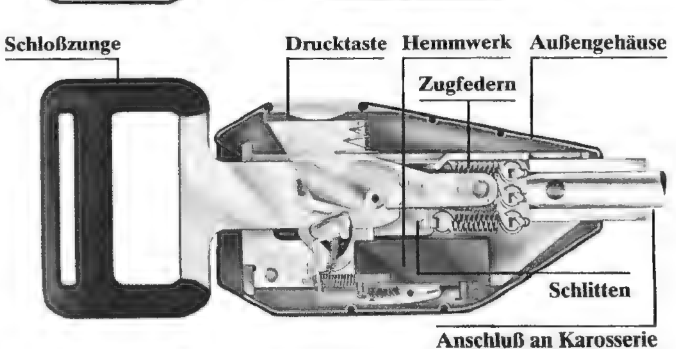


Prinzipskizze (dargestellt ist der linke Vordersitz)

Der Verbraucherrat von „DIN Deutsches Institut für Normung e.V." hat einen Entwurf verabschiedet, der die schon lange geforderte Vereinheitlichung der Verschlußeinrichtungen von Sicherheitsgurten in Kraftwagen zum Inhalt hat. Er sollte schnellstens zur Norm erhoben werden. Denn:
„Wer hat noch nicht Schwierigkeiten beim Lösen eines unbekannten Gurtschloßtypen gehabt.
Besonders nach Unfällen kann ein schnelles Lösen des Gurtes wichtig sein.
Hier kann nur eine Vereinheitlichung der Verschlußeinrichtung Abhilfe schaffen.
Die zur Zeit noch gültige Norm enthält vier verschiedene Betätigungsmöglichkeiten und war als erster Schritt in Richtung Vereinheitlichung anzusehen.
Der jetzt erschienene Entwurf DIN 75400, Ausgabe November 1979, enthält die angestrebte Vereinheitlichung, d.h. es soll in Zukunft nur noch das im Bild dargestellte Öffnungsprinzip geben."

Zum Mitdenken – Zum Nachdenklichstimmen!
Unter der Überschrift „Gurtsünder mitbestraft" stand am 10. Februar 1980 in „Sonntag aktuell": „Sicherheitsgurte müssen während der Fahrt angelegt sein, andernfalls wird bei Unfällen eine Mitschuld des Verletzten angenommen. Ein nicht angeschnallter Autofahrer war durch Alleinschuld des Unfallgegners schwer verletzt worden. Dennoch prüfte das Gericht im Schadenersatzprozeß, ob er seine Verletzungen auch bei Anlegen der Gurte erlitten hätte. Aufgrund von Gutachten und durch Beurteilung der Krankengeschichte wurde entschieden, daß die Verletzungen bei Gurtbenutzung nicht oder nicht in dieser Schwere entstanden wären. Obwohl den Autofahrer selbst keine Mitschuld am Verkehrsunfall traf, maß das Kammergericht Berlin ihm daher eine eigene Schadensquote von ⅕ zu. – (Kammergericht Berlin – 22 U 4402/78)."
Und dieser Standpunkt wird nicht nur in Berlin vertreten!





An eine Serienausstattung der Sicherheitsgurt-Systeme mit dem neuen Schloß ist von seiten der Automobilindustrie gegenwärtig nicht gedacht. Wer es haben will, muß für die komplette Ausstattung pro Sitz mit rund DM 130,– rechnen. Nur das Schloß auswechseln ist nicht möglich. Aus rechtlichen und aus technischen Gründen.

Ob sich die Konkurrenten von Kern-Liebers mit diesem Fortschritt auseinandersetzen werden, das wird nicht zuletzt von unser aller Forderungen beeinflußt werden. Wie nachhaltig dies geschehen sollte, das mag jeder für sich beurteilen. Nützlich dürfte dabei sein, was Oberarzt Dr. H. L. Lindenmaier von der Abteilung Unfallchirurgie an der Universitätsklinik Freiburg aus Erfahrung feststellte: „Fast alle nicht angeschnallten Verletzten sagten uns, daß sie sich aufgrund ihrer Erfahrungen in Zukunft konsequent anschnallen würden. Bei der Befragung nach der Ursache des Nichtanschnallens wurde häufig die Angst vor der Fesselung durch den Gurt angegeben. Zum Beispiel bestand die Befürchtung, daß man sich auch bei leichten Verletzungen nach dem Unfall nicht selbst befreien könne, besonders im Falle eines Brandes . . . Nach den bisherigen Ergebnissen unserer Befragungen der Betroffenen könnte man durch die Ausrüstung mit Automatiksicherheitsschlössern mit zuverlässiger Gurtlösung nach dem Unfall eine wesentlich höhere Anschnallquote erreichen. Und mit einer höheren Anschnallquote könnten die Unfallfolgen auf unseren Straßen noch erheblich vermindert werden."

Das ist ein Gesprächsthema für die bilateralen Auseinandersetzungen mit der Automobilindustrie – stellt Professor Dr. Max Danner bündig fest.

Wolfgang Schachermeier

Liebe Liebe

In kleinen Dingen großzügig zu sein, ist ein Grundsatz, der sich im täglichen Leben oft bewährt. Nicht aber im Automobilbau. Denn wenn man da auch nur den kleinsten Fehler durchgehen läßt, schlägt er beim Käufer mit großen Reparaturrechnungen zu Buche.

Deshalb wird der Datsun Sunny – wie alle Datsun Automobile – mit einer ans kleinliche grenzenden Sorgfalt gebaut: Vom Reißbrett bis zur Fertigstellung und Montage der rund 10.000 Einzelteile, aus denen ein Auto besteht, ist jeder sechste Arbeitsgang ein Prüfgang. Und das zahlt sich aus, wie wir an einigen Beispielen verdeutlichen wollen. Nehmen wir an, ein Motor sei schon von der Konstruktion her besonders durstig. Dann wird man ihn später mit keinem Mittel der Welt auf die vorbildlichen 5,9 Liter* bei 90 km/h bringen, mit denen sich die Datsun Sunny Limousine zufriedengibt.

Oder: Wo baut man einen Drehzahlmesser, eine Quartzuhr, einen Tageskilometerzähler oder gar einen Heckscheiben-Defroster ein, wenn das alles nicht schon auf dem Zeichen-



Hersteller von Datsun-Automobilen.

Datsun Sunny Limousine 4türig DM 10.950,–
Unverbindliche Preisempfehlung ab Neuss.

zum Detail.

tisch als Komplettausstattung zum Komplettpreis vorgesehen wäre?

Und wo nähmen wir wohl den Mut her, die Wartungsintervalle auf 20.000 km auszudehnen, wenn wir unserer Sache nicht so sicher sein könnten! Kommen Sie zu einem der über 600 Datsun Vertragshändler. Dort sehen Sie auch die 2türige Limousine, das Coupé und den Kombi. Und seien Sie in Ihrer Beurteilung bitte recht kleinlich.

Nissan Motor Deutschland GmbH, Nissanstraße 1, 4040 Neuss 1.

* Kraftstoff-Verbrauch nach DIN 70030	bei 90 km/h	bei 120 km/h	Stadtverkehr
Sunny Limousine 4türig	5,9	8,5	9,0
Ltr./100 km Normalbenzin			

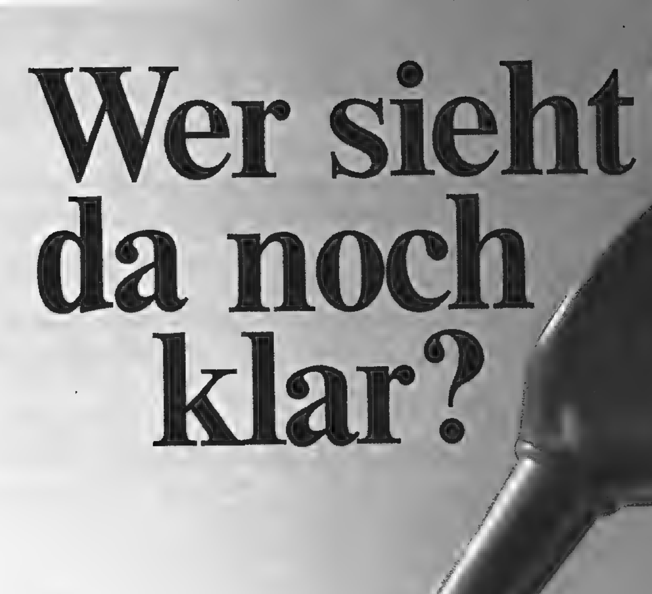
Die serienmäßigen Details:
Datsun Sunny: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1387 ccm, 48 kW/65 PS, 5-Gang-Getriebe (4-tür. Lim. und Coupé). Vmax: 153 km/h (Traveller/Kombi 148 km/h). Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker und -regler, Verbundglas-Frontscheibe, getönte Scheiben rundum, Ausstellfenster hinten (2tür. Lim. und Coupé), Seitenscheiben-Defroster und beheizbare Heckscheibe (bei Traveller/Kombi und Coupé mit Wisch-/Waschanlage), Liegesitze, einzeln umklappbare Rücksitzlehnen (Coupé und Traveller/Kombi), Teppichboden, Drehzahlmesser, Quartzuhr, weitöffnende Heckklappe (Coupé und Traveller/Kombi). Diese Datsun haben einen Kunststoff-Steinschlagschutz in den vorderen Kotflügeln und die 6-jährige Tectyl-Garantie gegen Durchrostung (bei 2 kostenpflichtigen Nachbehandlungen.) Unverbindliche Preisempfehlungen ab Auslieferungslager Neuss zzgl. Überführung zum Händler: Datsun Sunny Lim. 2tür. DM 10.450,–, Lim. 4tür. DM 10.950,–, Coupé DM 11.450,– Traveller/Kombi 5türig DM 11.390,–.

DATSUN

Wir machen Zuverlässigkeit. Weltweit.



Wer sieht da noch klar?



Als Einzelperson kann man sich ja überhaupt nicht wehren! Eine Binsenwahrheit. Sie ist ebenso uralt wie hochaktuell. Viele resignieren vor ihr. Aber einige profitieren recht stramm durch sie. Sie profitieren, weil sie einen entscheidenden Informations- und Wissensvorsprung haben. Den sie unter anderem dadurch verteidigen, daß sie ihnen zu neugierig erscheinende Anfrager als geistige Einbrecher behandeln.

Karl Schleenkamp aus Dortmund, „aufgeklärt durch den Öl-Report", hat seine Erfahrungen aus dem Bemühen um sachkundig-allgemeinverständliche Informationen nicht nur auf den gemeinsamen Nenner der Ohnmacht des einzelnen gebracht, sondern auch den nachhaltigen Eindruck, daß „man ganz schön verschaukelt wird". Als einzelner.
Schleenkamp ist nicht allein mit seiner Meinung, Erfahrung und Auffassung. Er vertritt quasi mit seinem Fall und Namen eine Vielzahl von gleichermaßen Betroffenen und „Verschaukelten".
Was Schleenkamp seiner Betriebsanleitung und den ihm offiziell zugänglichen Informationen nicht eindeutig und für ihn ausreichend verständlich entnehmen konnte, das wollte er mit aller Höflichkeit bei dem Unternehmen erfragen, für dessen Produkt er sich ja schließlich einmal aus der Fülle der konkurrierenden Angebote entschieden hatte. Er fragte, wie wir's den Lesern dieser Zeitschrift empfohlen haben.
Was ihm die „Ford-Werke Aktiengesellschaft" in Köln-Deutz daraufhin nach Art und Inhalt bot, das ist schon eine Darstellung wert. Nicht etwa um Ford als besonderes Kunden-kujonierendes Unternehmen hinzustellen. Nein: So wie es viele Schleenkamps gibt, so gibt's auch etliche Automobilunternehmen, die sich durchaus mit dem Ford-Fauxpas messen können. Es geht ums Personifizieren, ums Greifbarmachen. Darum, daß der Wirtschafts-Motor Konsument nicht nur als produktionsstatistische Masse interessant sein darf. Die man mit wissenschaftlich verbrämten Kunstgriffen und raffinierten psychologischen Werbetricks für sein Produkt reifschwatzt. Und dann mit dem Produkt und allen seinen herstellerbedingten Problemen allein läßt. Aus der Massen-Massage den dann teuer zu behandelnden Einzelfall macht. Weil man zu wissen glaubt: Allein sein heißt schwach sein. Und diese Schwäche kostet Geld. Den Konsumenten, den Autokäufer.
Einer allein ist ein armes Schwein in diesen Zeiten der ungleichen Partnerschaft; die Möglichkeiten, den wirtschaftlich Schwächeren mit seinen berechtigten Ansprüchen und Forderungen auf die unterschiedlichsten Arten zu fesseln – sie müssen endgültig zu Ende gehen. Die Chancengleichheit darf nicht nur darin bestehen, daß man sich ja beim nächsten Mal für ein anderes Produkt entscheiden kann (ohne damit die Wurzel des Problems pakken zu können). Es darf sie nicht nur für den geben, der's mit der geistigen, juristischen und wirtschaftlichen Potenz der Unternehmen „aufnehmen" kann. Denn dann können wir bis zum St.-Nimmerleins-Tag warten. Um dies verhindern zu helfen, greifen wir den Fall Schleenkamp/Ford auf. Er enthält eine Fülle von Ungereimtheiten und Denkansätzen. Er bietet Informationen, die ihnen dienlich sein können.
Karl Schleenkamp fährt seit März '79 eine zweitürige Ford Granada-L-Limousine. Weil er beim Motorenölkauf nichts falsch machen, wohl selber sparen will, und „in der Betriebsanleitung . . . das Kapitel über das Motorenöl für mich unverständlich" ist, bat er mit Brief vom 31. Juli '79 um Aufklärung:

„. . . und bitte ich Sie mir folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Motorenöl-Qualität muß ich verwenden (API-SE oder API-CC oder MIL-L-46152 oder CCMC?).

2. Welche SAE-Klasse schreiben Sie vor?
2. a) Im Sommer?
2. b) Im Winter?
2. c) Ganzjährig?“.

Auf diese aus seinen handschriftlichen Notizen wiedergegebene Anfrage erhielt Schleenkamp mit Datum vom 8. August 1979 folgende „Antwort“:

„Auch einfach erscheinende Fragen erfordern mitunter eine umfangreiche Prüfung. Einige Anfragen lassen sich deshalb nicht so schnell beantworten, wie wir selbst es gerne möchten.

Bitte seien Sie nicht böse mit uns, wenn Sie noch einige Zeit auf Antwort warten müssen. Wir melden uns so schnell wie möglich wieder. Vielen Dank für Ihr Verständnis.“

Das war's dann – für einige Monate! Während der in Köln-Deutz wegen einer fachlich spielerisch zu beantwortenden Anfrage schweißtreibende Nachdenkarbeit verrichtet wurde. Von einer Abteilung, die sich, oh Schreck, „Pkw-Kundenbetreuung, Rechtsfälle und Technische Anfragen“ nennt.

Wer schon allein aus werblichen Gründen so exakt über Reaktionen und Verhaltensmuster von Menschen, Konsumenten unterrichtet ist, der weiß genau, daß die Verquikkung von „Kundenbetreuung“ und „Technische Anfragen“ mit „Rechtsfälle“ bei einem großen Teil der Normalbürger einen Effekt der Einschüchterung zur Folge hat. Und sei es unterbewußt. – Warum wohl tut man dies?

Man war sich also Schleenkamps Verständnis sicher und wollte sich „so schnell wie möglich“ wieder melden. Da dies nach höflicher Anmahnung vom 26. September dann am 5. Dezember 1979, also nach über vier Monaten, in Köln möglich gemacht wurde, muß man sich wohl kaum wundern, wenn sich dieser Ford-Fahrer total verulkt fühlt. „Bitte seien Sie nicht böse mit uns“, wußten die Ford-Kundenbetreuer schon von Anfang an, „wenn Sie noch einige Zeit auf Antwort warten müssen.“ – Nein, so geht's nicht. Auch nicht mit einer selbstverständlich paraten „Aufklärung“, einer verständnisheischenden Ausrede. Im Nachhinein. Vielleicht auf Büttenpapier und vom Abteilungs-Direktor selbst unterschrieben. Für den da unten.

Offen ist nach wie vor die Frage: Was nur hat diese Routiniers der Kundenbetreuung so durcheinander, so in Verlegenheit gebracht? Unterstellt, man hat sich in Köln wirklich bemüht: In welches Nest hat Schleenkamp gestochen? In dies?

Ford soll mit Ford-Öl gefahren werden. Weil's Ford gut tut.

Wohl mehr der Aktiengesellschaft, denn den Motoren. Genau das aber wollte unser Leser wissen: Muß ich das teure Ford-Motorenöl verwenden oder tut's auch ein preiswerteres, das die Qualitätsforderungen nach API-SE erfüllt? Übrigens:

Der Verbraucherrat von „DIN Deutsches Institut für Normung e.V.“ meint: „Im allgemeinen verlangen heute die PKW-Hersteller für Ottomotoren die API-Klasse SE.“ Und uns hat man dies bisher aus Automobilkreisen auch immer bestätigt. Obwohl einige natürlich nach Höherem streben, ja drängen. Wobei die Qualitätsdefinitionen quasi hinter dem Komma, die Preise aber davor stehen.

Formulierungs-akrobatik

Wie dem auch sei: Schleenkamp bekam eine für ihn so unverständlich-unbrauchbare Antwort, wohlgemerkt nach Monaten, daß ihm die Absicht klar war. Die Formulierungsakrobatik, auf die wir noch eingehen, ist so gewählt, daß auch einem einfachen Menschen bewußt wird: Wenn ich zugebe, daß ich nichts verstanden habe, dann lassen die einen spüren: Für Ihre geistig schlaffe Potenz

können Sie uns nicht verantwortlich machen.
Noch einmal: Dies alles ist in der Branche weitverbreitet und nicht nur Ford-typisch. Weil, was mittlerweile jeder weiß, man sich mit Öl eine goldene Nase verdienen kann. Das Rezept ist genial. Die Benzin-Macher machen's uns bewußt: Man male immer wieder die Not der Knappheit an die Wand, dann werden die Folgen jedem bewußt. Die Folge: Bitte verlangt, was ihr aus uns herauspressen könnt, aber bitte, beschafft uns den Stoff. Um jeden Preis! Und sie beschaffen ihn in jeder beliebigen Menge. Und predigen pseudofürsorglich weiter über die Not und ihre Folgen. Hin und wieder tritt dann hier und dort auch der Notfall ein. Er wurde stets mit deftigen Preissteigerungen und – quasi als Zusatznutzen – dem Austrocknen sich ihr widersetzender, also unliebsamer Konkurrenz verjagt!

Superschlitten trocken legen?

Ist's nicht eigenartig: Erdöl gibt's natürlich nur in einer begrenzt verfügbaren Menge. Auch wenn immer neue Lagerstätten und Fördermethoden ausfindig gemacht werden. Wenn man nun schon glaubt, den Verbrauch durch exorbitant hohe Preissprünge drastisch einschränken zu müssen, um dadurch die Verfügbarkeit zu verlängern: Warum nur werden dann nicht als erstes ebenso drastisch die chronischen Säufer im Automobilangebot, die Superschlitten, trocken gelegt? – Es würde sicher nicht nur der Glaubwürdigkeit aller bisherigen Maßnahmen, sondern nebenher auch der sozialen Emanzipation auf der Straße dienen! Oder tut man's nicht, weil denen, die diese Dinger fahren, der Literpreis eh egal ist? Oder, wie auch gerne argumentiert wird, weil derartige Entwicklungen dem technologischen Vorsprung der deutschen Industrie, ihrem so lebensnotwendigen Export förderlich sind? Ja wie denn: Wo auf dieser Welt herrscht denn keine Mengen-Not? Wo spielt der Preis keine Rolle? – Anscheinend beim Motorenöl, dessen aufwendig betriebene Entwicklung immer raffiniertere Produkte zur Folge hat. Sie muß bezahlt werden. Sie wird's offensichtlich auch von einer ausreichenden Zahl von Autofahrern. Die immer mehr dadurch sparen, daß sie mit dem kleineren Wagen auch langsamer fahren. Ein Hauptargument für die Entwicklung von superhochwertigen Motorenölen war unter anderem aber die Feststellung, daß bei uns immer schneller gefahren werden würde. Deshalb, so hieß es, sei das erheblich preiswertere Öl aus USA und England auch für unsere Motoren untauglich, ja schädlich. Dort nämlich würden unsere hohen Dauergeschwindigkeiten auch nicht annähernd erreicht. – Und nun? Hören Sie hin, Sie werden feststellen: Die für Supergeschwindigkeiten gebrauten Motorenöle werden in ihrer Leistungsfähigkeit von den neuesten Entwicklungen sogar noch weit übertroffen. Zum entsprechend stimmigen Preis versteht sich. Denn die Autofahrermentalität, der tiefsitzende Glaube an die Machbarkeit wunderwirkender Kräfte im Motorenöl, er treibt zu immer exotischeren Mixturen. Ihre Eigenschaften werden werblich so überzeugend dargestellt, daß zu viele glauben, auch ihr Motor brauche diese Kur-Mittel unbedingt. Für die sie dann halt auch tief in die Tasche greifen. Diese Opferbereitschaft der Gläubigen, ganz klar, sie muß bilanzerfrischend kanalisiert werden. Nicht nur bei Ford.

Aufschlag für Hausmarke

Automobilunternehmen verkaufen ihr Motorenöl auch dann, wenn es nicht aus ihren eigenen Töpfen stammt. Sie verkaufen natürlich vorwiegend nur Superqualität. „Aus Gründen der Wartungserleichterung für den Kunden"; selbstredend als Mehrbereichs-Motorenöl. Zu hausintern kalkulierten Preisen. Die ihren Verkäufern große Freude bereiten. So wie das meiste, das sie zukaufen und – was denn sonst – mit deftigem Aufschlag für die verehrte Kundschaft extra lecker verpackt, als für ihr Produkt ganz besonders geeignet, offerieren. Und weil's unter Käufern immer noch tiefgläubige Mitmenschen gibt, deshalb werden die Zusatzangebote immer umfangreicher. Firmen, die die freie Wahl der Käufer im konkurrierenden Marktangebot dadurch einschränken oder aber zumindest zu ihren Gunsten beeinflussen, daß sie ihre Hausmarken empfehlend „vorschreiben" oder über Freigabelisten offerieren, müssen sich fragen lassen, ob denn ihre Motoren nicht problemfrei sind. Denn wer gewährleistet denn, daß diese „Hausmarken" überall dort erwerbbar sind, wo ihre Autos zum Beispiel Nachfüllöl brauchen?

Grübeln ist erlaubt

Müßte es nicht der Stolz eines jeden Motorenbauers verlangen, daß sein Triebwerk zum Beispiel mit einem überall auf der Welt erhältlichen Motorenöl der Qualifikation API-SE problemlos funktioniert? Egal ob Ein- oder Mehrbereichöl! Wobei nicht oft genug wiederholt werden kann: Mehrbereich, das hat etwas mit der Möglichkeit des Ganzjahreseinsatzes zu tun, nichts aber mit Qualität. Weil man den Ölverbraucher nun aber mal zum Mehrbereichöl hingeworben hat, gibt's dies apothekengleich mit einer enormen Fülle entweder geheimgehaltener oder aber geheimnisvoll umschriebener Zusätze, schlicht Additive genannt. Und die kosten Geld. Viel Geld. Aber: Mehrbereichöle bringen dem Kunden halt Wartungserleichterungen. Sagt Ford. Stimmt. Wer zum Beispiel pro Jahr nur zwischen 5000 bis 10000 Kilometer fährt, der kann dieses Öl das ganze Jahr über im Motor lassen. Im Gegensatz zum Einbereichöl, das im Herbst und Frühjahr gewechselt werden muß. Für diese Mehrbereich-Erleichterung wird der Kunde natürlich etwas mehr erleichtert, als bei Verwendung des nicht mehr gewürdigten Einbereichöls. Dies aber ist für die Verkäuferseite nicht der einzige Vorteil. Am Mehrbereichöl wird bis hin zum Letztverkäufer erheblich mehr verdient. Zweitens: Man braucht nur eine Sorte am Lager halten, weil Mehrbereichöl eben das ganze Jahr durch verwendet werden kann. Liest man nun allerdings mit dem Finger, was die Ford-Kundenbetreuer nach über vier Monaten antworteten, dann ist man aus vielerlei Gründen geneigt, kopfwackelnd ins Grübeln zu geraten.
„Kein Verständnis habe ich allerdings für die Mitteilung, daß Sie meine Fragen prüfen müssen" – ließ Karl Schleenkamp die Fordler unter dem 26. 9. 79 anmahnend wissen. Denn: „Wenn ein Werk einen Motor konstruiert, ohne zu wissen, welches Öl er haben muß, so finde ich das sehr bedauerlich und beschämend." – Das meine ich auch. Aber – es kommt noch dicker. Mit dem Ford-Brief vom 5. Dezember 1979. Er ist eher als vorweihnachtlich „schöne Bescherung" zu werten, denn als bündige Antwort auf Schleenkamps Fragen, die dieser unter anderem im Hinblick auf seinen bevorstehenden Urlaub gestellt hatte. Vielleicht denkt die Abteilungs-Crew für „Pkw-Kundenbetreuung, Rechtsfälle und Technische Anfragen, unter Berücksichtigung ihrer Antwort, einmal darüber nach: Was wäre wohl passiert, wenn Schleenkamp einen Motorschaden gehabt hätte, weil er aufgrund der ausgebliebenen Antwort das falsche Öl im Motor hatte?
Ganz klar: In diesem Falle hätte Schleenkamp nachweisen müssen, daß das Öl schuld war. – Oder? Man sollte darüber mal laut nachdenken!

Service-antworten

Die Ford-Antwort: „Die in der Spezifikation 'SSM-2C9001-AA beschriebenen Materialien sind Motorenöle für die Service-Füllung, die Erfordernisse erfüllen, wie sie von Ford of Europe für die SAE/API Service-Klassifizierung SE' aufgestellt worden sind. Diese Erfordernisse schreiben den Leistungsstandard eines Öles vor,

Aus der Welt der fröhlichen Farben

Köpfchen muß man haben

Lackschäden sind nicht alle gleich. Da gibt es Krater, verletzte Flächen, Kratzer. Meistens sogar alles auf einmal.

Jeder Schaden setzt eine andere Lösung voraus: Hier Tupfen – dort Sprühen; das Handwerkszeug sollte also vielseitig sein. AUTO-K hat das Problem erkannt und richtig gelöst. Deshalb gibt es von AUTO-K das Spray-Set, die „Lackierwerkstatt im Taschenformat". Mit allem, was dazu gehört:

- das Pinselchen, um Krater auszutupfen;
- die Spachtelklinge, um zu spachteln;



- die Spachtelmasse, um z. B. Kratzer auszufüllen;
- das Wasserschleifpapier, um unebene Stellen zu glätten;
- die Gebrauchsanleitung, für alle Fälle.

Und das Schönste: Dieses Zubehör ist im Preis inbegriffen. Nicht ganz selbstlos übrigens. Ihr Vorteil, lieber Autofahrer, nützt am Ende auch dem Hersteller; denn immer mehr „Selbermacher" greifen zum verbrauchergerechten Spraylack-Set von AUTO-K. Weil es so gut und praktisch ist. Und alles komplett im Deckel steckt: im Köpfchen. Tja: Köpfchen, Köpfchen.



AUTO-K-LACK Peter Kwasny GmbH & Co. 6953 Gundelsheim, West-Germany, Telefon (06269) 1061–1063, Telex 0466135



Spraylacke, Lackstifte, Spachtelmaterialien, Lackier-Vorbereitungsmaterialien, Pflegemittel, Do-it-yourself-Produkte

das mit Hilfe der Motortestfolge bewertet wird.
In Abhängigkeit von der Außentemperatur haben wir folgende Motoröl-Viskositäten vorgesehen:
Für einen günstigen Kraftstoffverbrauch für ganzjährige Verwendung ‚Ford-Super-Motoröl SAE 10W-30‘ (für Temperaturbereiche von –20°C bis +30°C);
Ford-Super-Motoröl SAE 5W-20 für beständig extrem niedrige Umgebungstemperaturen unter –20°C und Ford-Super-Motoröl SAE 20W-50 für beständig extrem hohe Umgebungstemperaturen über +30°C.

Verwirrungskünstler am Werk

Der Vollständigkeit halber möchten wir noch darauf hinweisen, daß es sich bei unserem Schreiben vom 8. 8. 1979 um einen Zwischenbescheid gehandelt hat, der lediglich dazu gedacht ist, dem Kunden zu zeigen, daß wir seine Anfrage erhalten haben."
Gendarm, halt mich, ich möchte raufen – das ist, ins Hochdeutsche übersetzt, die Reaktion eines Bayern. Wenn dies kein Dokument der Kundenveruntreuung ist, der totalen Mißachtung, dann möchte ich wissen, wo diese beginnt.
„Vernunft macht Wirbel" – so lautet ein fürs Ford-Produkt buhlender Werbespruch. Er ist hübsch. Er sollte in Köln-Deutz ganz schnell zur innerbetrieblichen Devise werden. Denn dieser Brief ...
Was sollen die Schleenkamps denn mit solch einer verwirrend-hirnrissigen „Antwort" anfangen?
Ganz einfach: Sie sollen artig das tun, was man ihnen empfehlend vorschreibt. Sie sollen vor allem nicht so viel fragen. Denn das kostet Zeit. Und Zeit wiederum kostet verdammt viel Geld – wie jedermann begriffen hat. Vor allem, wenn's die Zeit der Fordler ist, die ganz besonders teuer zu stehen kommt. Die Kunden. Sie nämlich müssen's bezahlen, wer sonst. Und somit sind nachdenkliche Frager wie Schleenkamp: Kostentreiber. Klar!

Der soll Ford-Super-Motoröl der Mehrbereichkategorie fahren – basta. Und Einbereichöl? – Nix da. Denn davon ist in dem ausgebrüteten Brief ja keine Rede. – Warum nicht? Ja, verehrte Fordler, warum nicht? Als wir vor Monaten im Zuge der Recherchen für den Öl-Report anfragten, bekamen wir „schon" nach über zwei Monaten als Antwort:
„Außer für Mehrbereich-Motoröle erteilen wir auch Zulassungen für Einbereichöle (SAE 10W, 20W/20, 30, 40, 50) und Zweibereichöle (z. B. SAE 20W/30)."
Dies ist klar, eindeutig und unmißverständlich. So wie's Karl Schleenkamp sich gewünscht hätte. Der im wesentlichen wissen wollte, welchen Qualitätsstandard ein für seinen Motor geduldetes Motorenöl erfüllen muß. Egal ob Ein- oder Mehrbereichöl! Die Antwort ist so raffiniert verformuliert, daß auch ein williger Leser zu dem Schluß kommt: Die Ford-Spezifikation „SSM-2C9001-AA" erfüllt „die Erfordernisse" eines Ford-Motors. Aha, das also muß rein. Denn da ist drin, was Ford von API-SE fordert (womit nicht gesagt ist, „SE" hat, was Ford will!). – Ja, da waren wahre Verwirrkünstler am Werk. In dem schon erwähnten und an uns gerichteten Brief schrieb man aus Köln-Deutz zum gleichen Fragenkomplex:
„Die Zulassung von Motorölen für Pkw-Motoren erfolgt nach unserer Service-Ölspezifikation SSM-2C9001-AA. Diese Spezifikation schließt sowohl die U.S.-Militärspezifikation MIL-L-46152 sowie auch den SAE/API-Qualitätsstandard ‚SE‘ ein, d. h. Öle, die MIL-L-46152 erfüllen, erfüllen auch automatisch Ford SSM-2C9001-AA."

Ganz schön verschaukelt

Seh'n sie, mit solch einer Auskunft hätten die Kölner Verbalvernebler einen Kunden weniger verloren. So aber schreibt Karl Schleenkamp: „... bin ich der Meinung, daß man bei Ford ganz schön verschaukelt wird." Ob er dies wohl für sich behält?

Es wäre nicht uninteressant, von zuständiger Stelle zu erfahren, wie das denn eigentlich mit den Prinzipien eines reellen, fairen und unserer Marktordnung gerecht werdenden Wettbewerbs zu vereinbaren ist: Automobilunternehmen mit „eigenen" Motorenölangeboten erwecken doch zumindest bei ihren Kunden den Eindruck, als sei „ihr" Öl das geeignetere. Wenn dann noch auf Anfrage des Kunden so argumentiert und informiert wird, daß die möglichen Alternativen nur im eigenen Angebot liegen – ist das nicht eine massive Wettbewerbsbeeinflussung?
Und was ist dies?:

Seltsame Klimabeobachtung

„Für einen günstigen Kraftstoffverbrauch ..." empfiehlt Ford sein SAE 10W-30. Auf geht's: Was ist denn ein „günstiger" Verbrauch? Die gleichzeitig für „Rechtsfälle" zuständige Abteilung wird doch wohl in der Lage sein, juristisch verbindlich zu erklären, welche Mengeneinsparung garantiert werden kann. Wenigstens als Minimumangabe. Mit solcher Art Vernunft kann man wirklich noch Wirbel machen.
Apropos Wirbel: Man kann Spezifikationen so definieren, daß der, der lesen kann, diese einfach nicht mehr ernst nimmt.
Schleenkamp erhielt also unter anderem die Mehrbereichöl-Empfehlung SAE 5W-20 „für beständig extrem niedrige Umgebungstemperaturen unter –20°C". Also genau richtig für Dortmund und angrenzende Länder, wo im Winter der klirrenden Kälte wegen überwiegend mit Hundeschlitten und von hartgesottenen Naturburschen mit dem Auto auf Eisbärenjagd gefahren wird. Gefährlich wird's bei diesen voreiszeitlichen Temperaturen für den Ford-Motor dann, wenn die extrem langanhaltende Eisluft durch einen Warmlufthauch angewärmt wird. Denn, so steht's im „Engineering Material Specification"-Blatt von Ford (für Fachleute), dieses Öl darf bis maximal –12°C im Motor bleiben. Also bei –10°C sollte schon gewechselt sein. Das ist schon zu warm. Das könnte der Motor nicht mehr schadlos hinnehmen. Dann sollte er „Ford-Super-Motoröl SAE 20W-50 für beständig extrem hohe Umgebungstemperaturen über +30°C" reinkippen. Denn das ist laut „Specification"-Blatt (wie 20W-40) für „schwere Betriebsbedingungen" und ab –12°C einsetzbar.
Arktische Kälte und Äquator-Hitze scheinen sich im Dortmunder Raum nach Auffassung der Ford-Kunden-Betreuer regelmäßig abzulösen.
„Für beständig extrem hohe Umgebungstemperaturen über +30°C". Was sagt das Wetteramt Essen dazu? Im Großraum Dortmund konnte sich das Thermometer im Mai '79 mit Hängen und Würgen an zwei Tagen bei +24°C halten. Das war's dann schon. Im Juli gab's dann an einem Tag mal die Extremhitze von +23°C! Ford sagt: Für beständig extrem hohe ...". Höchsttemperaturen treten ganz selten länger als an zwei zusammenhängenden Tagen auf. Das wissen jene, die sich von Berufs wegen mit wissenschaftlicher Akribie mit der Klimabeobachtung befassen. Die haben auch dies registriert: Im Juni/Juli '76 glühte im Dortmunder Raum mal alles. Die Temperaturen erreichten die Marken von +29/30°C – und darüber. Weder beständig noch extrem also. Und das war im letzten Jahrzehnt einer der Hitze-Höhepunkte. Also extrem, extrem ist für mich das, was man dem ratsuchenden Autofahrer zumutet. Noch einmal: Nicht nur bei Ford.

Praxisnäher bestellen

Gut beraten wäre die Industrie ganz sicher, wenn ihre Empfehlungen für den Öl-Einsatz auch von den Temperaturbereichen her praxisgerechter gestaltet werden würden. Was soll denn ein stinknormaler Autofahrer mit solchen Angaben anfangen: Ford 10W-30, 10W-40 und 10W-50 sind einsetzbar von –23°C bis +32°C. Alle drei. Und alle drei sind für „Allgemeine Verwendung" gedacht. Was ist das? Und was sind im Gegen-

Beilagenhinweis

Diese Ausgabe enthält in Teilauflage Prospekte des Ringnier-Verlags, Zürich.

satz dazu „Schwere Betriebsbedingungen"? 20W-40 und 20W-50, von –12°C bis nach oben hin unbegrenzt einsetzbar, gehören dazu. Wo hört „Allgemein" auf, wo beginnt „Schwer(e)"? Ist denn das „für günstigen Kraftstoffverbrauch" empfohlene und für „Allgemeine Verwendung" vorgesehene Ford-SAE 10W-30/40/50 Motorenöl etwa so was wie die II. Wahl? – Pardon, ich frag' ja nur!

In Fachkreisen ist klar, daß die angegebenen Temperaturbereiche jederzeit unter- oder überschritten werden dürfen. Das muß man ja nur mal

Super-Öle problematisch

wissen. Und sich dann auch dies fragen: Ein ebenso bescheidenes wie preiswertes, weil qualitativ einwandfreies Einbereichöl reicht als SAE 30 von 0°C (die unterschritten werden dürfen) bis + 32°C (die überschritten werden dürfen. Um wie viel, dies wäre interessant zu erfahren). Die leckersten Mehrbereichöle schaffen nach oben auch nicht mehr (geht man von einem für unsere Breitengrade sinnvollen Gemisch aus). Ja, und wozu brauche ich vom Vorfrühling bis in den späten Herbst in ganz Mitteleuropa eine Sicherheit bis –23°C?! Wer kann denn zum Beispiel sagen, wie die diesen Temperaturbereich möglich machenden Zusätze sich in Sommerhitze im Motor verhalten? Es ist doch bekannt, daß zum Beispiel die alle Temperaturbereiche dieser Erde abdeckenden Super-Super-Öle durchaus problematisch sind. Auch die nach neuesten Rezepten. Und es ist ebenso bekannt, daß die weit gespannten Öle der Scherstabilität wegen nicht immer bleiben, was sie sind. Die abgedeckten Temperaturbereiche schrumpfen zum Teil ganz erheblich. Was der einzelne natürlich weder merkt noch im Zweifelsfall zu beweisen in der Lage ist. Das ist die Lage! Und: Warum wohl schreibt Ford, daß „die Einbereichöle hingegen hauptsächlich für Wagenparkbesitzer gedacht" sind? Na. Warum wohl? Weil die, wie man argumentieren wird, öfter Öl wechseln? Oder weil dort mit spitzem Bleistift gerechnet und kalkuliert wird! Wagenparkbesitzer leben von der Leistungsfähigkeit und Lebensdauer ihrer Wagen. Daß die kein Öl-Risiko eingehen, das dürfte bei ihrer Erfahrung mit Öl wohl klar wie Kloßbrühe sein.

Besser ergangen ist's Josef Sandner bei Fiat. Er mußte zwar auch mahnen mit dem Hinweis, daß er nun seinen Club informieren werde, aber er mußte nur knapp zwei Monate warten um verständlich zu erfahren, was er wissen wollte. Er erfuhr aber auch gleich zu Beginn, was Fiat verdammt gejuckt haben muß. Nämlich, daß der einzelne durchaus nicht ausgeliefert sein muß:

„Aus Ihrer Fragestellung, welche übrigens wortwörtlich mit mehreren zuvor eingegangenen Anfragen identisch ist, können wir ersehen, daß Sie diese wahrscheinlich einer Fachzeitschrift entnommen haben."

Na und? Warum denn nicht – wenn's hilft? Oder wollte man dem Absender verständlich machen, daß er selbst zu einer solchen Anfrage nicht in der Lage ist? Man bei derartigen Fragehäufungen auf stur schaltet? Für so etwas keine Betreuer-Zeit einkalkuliert hat? – Schlecht gelaunt könnte man die Vorhaltung als Frechheit auslegen.

Was Josef Sandner wissen wollte, das wurde ihm so mitgeteilt:

„1.) Motorenöl-Qualität
API-SE, MIL 46152, CCMC
2.) Einsatz
a) Sommer SAE 30 (bis 35°C) oder SAE 40 (über 35°C).
b) Im Winter SAE 20W
c) Ganzjährig SAE 15W-40.

Der Hinweis in der Betriebsanleitung, OLIOFIAT-Produkte zu verwenden, stellt lediglich eine Empfehlung nicht aber eine Vorschrift dar, da „OLIOFIAT" speziell für FIAT-Fahrzeuge entwickelt wurde.

Selbstverständlich steht es Ihnen offen, ein Markenöl Ihrer Wahl einzusetzen, dabei wäre zu beachten, daß ein Erst-Raffinat nach Punkt 1 zur Anwendung kommt.

Bitte haben Sie dafür Verständnis, wenn wir als Vertriebs-Organisation keine anderen Empfehlungen geben."

Er weiß nun, wo er mit seinem FIAT 131 dran ist. Warum er allerdings Verständnis aufbringen soll dafür, daß man bei FIAT ausschließlich Fiat-Produkte empfiehlt, das ist nicht einzusehen. Denn nicht alles was erlaubt ist, ist auch lauter. Immerhin muß man erst mal anfragen, bohrend, um zu erfahren, daß man sich durchaus auch auf dem Markt der Konkurrenten nach günstigeren Angeboten umsehen darf. Ohne in Sorge sein zu müssen, daß die Karre am falschen Öl erstickt.

Hier soll keinesfalls das Einbereichöl als die einzig richtige Alternative favorisiert werden – sondern die Vernunft, die Wirbel macht.

Wenn Mehrbereichöle für unsere Motoren auch nur annähernd halten, was ihre Mixer versprechen, dann müßte doch eigentlich die weitere Verwendung von Einbereichölen in Getrieben etwas Hoppla zu Ende gehen. Den Kaufleuten dauert das eh schon viel zu lange. Jedoch . . .

Auf einem Internationalen Kolloquium der Technischen Akademie Esslingen, das vom 16. bis 18. Januar 1980 dauerte, referierte Willibald Ehrlich, im Versuch der Daimler Benz AG zuständiger Abeilungsleiter für Schmierstoffe und Verzahnung zum Thema: Vor- und Nachteile von Mehrbereich-Hypoidgetriebeölen.

Überraschende Versuchsergebnisse

„Vor einigen Jahren wurden wir mit Mehrbereich-Getriebeölen konfrontiert, zugleich mit der Behauptung, damit könne Kraftstoff in der Größenordnung von einigen Prozent gespart werden. Erste eigene Versuche brachten überraschende Ergebnisse, zeigten insbesondere Nachteile auf, die nach einer systematischen Untersuchung verlangten."

Man untersuchte. Ergebnis: „Kraftstoffeinsparungen im Kurzstreckenverkehr können nicht das Ziel für den Einsatz von Mehrbereichölen sein". Und: „Insbesondere halten wir die Messung der Kraftstoffeinsparung an einem Fahrzeug – bei Verwendung eines anderen Achsschmierstoffes – für irreführend. Die Möglichkeit der Einsparung von maximal 1% wird durch Unterschiede im Rad-Fahrbahn-Kontakt, der Fahrer-Kondition, der klimatischen Bedingungen und vieler anderer Einflüsse überdeckt." Man forscht weiter nach der Wahrheit und stellt fest: „Es wird aber deutlich, daß die weitere Entwicklung nicht unbedingt Mehrbereichöle heißen muß, sondern daß es dazu Alternativen gibt."

Höheren Verschleiß ermittelt

„Daimler-Benz hat große Anstrengungen unternommen und wird in dieser Richtung weiterarbeiten, um den Erfordernissen der Mehrbereichöle auf die Spur zu kommen." – Kommentar überflüssig! Auch hier: „Die bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, daß weitgespannte Mehrbereichöle . . . (Anm. der Redaktion: für Getriebe und Hinterachsen) weder von der Konzeption her notwendig sind, noch einen eindeutig verbesserten Wirkungsgrad zeigen. Nachteilig stellte sich bisher ein erhöhter Verschleiß dieser Öle dar."

Zur realen Energie-Einsparung in der Hinterachse: „So betrachtet sind Verbesserungen nur im Bereich unter ein Prozent zu erwarten. Höhere Werte gehören in die Kategorie Wunschdenken."

Ist es nicht hochgradig wohltuend feststellen zu können, daß Unternehmensinteressen durchaus mit den Kundeninteressen übereinstimmen können. Wenn man weiß, welche Kraft in dem Wort Kunde steckt. Der Aufrichtigkeit und Fairness gut honoriert! Willibald Ehrlich und Daimler-Benz scheinen auch zu wissen: Ehrlichkeit ist kaum gefragt und selten gewollt:

„Man wird und kann mir bzw. Daimler-Benz vorhalten, wir wollten die weitgespannten Mehrbereichöle . . . (für Getriebe und Hinterachsen) . . . unterdrücken. Ich bin altmodisch genug, mich an einen Lehrsatz zu halten, den man mir während meines Studiums einbläute: ‚Aufgabe des Ingenieurs ist es, mit kleinstmöglichem Aufwand das bestmögliche Ergebnis zu erzielen'."

Vernunft macht Wirbel!

Wolfgang Schachermeier

Unser Beitrag für das Fahren in diesem Jahrzehnt. PEUGEOT 505.

Ausgezeichnet mit dem ‹Goldenen Lenkrad›.



Auf Initiative der größten Sonntagszeitung in Deutschland erkannten 23 international renommierte Experten, Motorjournalisten, Rennfahrer und Praktiker dem PEUGEOT 505 TI diese Auszeichnung in seiner Klasse zu.

Der PEUGEOT 505 erhielt mehr als doppelt soviel Bewertungspunkte für Sicherheit, Leistung, Wirtschaftlichkeit und Komfort als sein nächster Konkurrent. Ein Beweis dafür, daß die große europäische Marke PEUGEOT den Fahrern ein in jeder Hinsicht vorbildliches Automobil bietet.

Ein Grund mehr für Sie, den 505 bei Ihrem PEUGEOT-Vertragshändler zu testen.

PEUGEOT 505 GR/SR:
71 kW (96 DIN PS)
PEUGEOT 505 TI/STI:
81 kW (110 DIN PS)
PEUGEOT 505 GRD/SRD:
51 kW (70 DIN PS)
Abb.:
505 STI



PEUGEOT

Bekenntnis zur Qualität

Kleinkinder und alte Menschen haben das größte Risiko:

Kaum Chancen gegen ein Auto

Jeder vierte Verkehrstote war 1977 ein Fußgänger. Und auch die neuesten Zahlen aus dem Jahre 1979, mit insgesamt 12975 Toten, dem bisher „besten" seit dreizehn Jahren, zeigen, daß die Zahl der tödlich verletzten Fußgänger mit 33 Prozent noch immer zu hoch ist.

Unfallchirurgen und Fahrzeugingenieure haben bei der Jahrestagung der Deutschen Verkehrs-Medizinischen-Gesellschaft darauf hingewiesen, daß zwei Altersgruppen bei den Fußgängern die spezielle Aufmerksamkeit unserer Gesellschaft dringend notwendig haben – die Heranwachsenden und die alten Menschen. Die Heranwachsenden erleiden besonders häufig einen Fußgängerunfall und die alten Menschen werden bei solchen Unfällen besonders schwer verletzt. In beiden Fällen ist also das Risiko, einen solchen Unfall glimpflich zu überstehen, außerordentlich groß. 1977 stellte die Gruppe der Menschen über 60 Jahre allein zwei Drittel aller getöteten Fußgänger, obwohl sie nur eine Unfallbeteiligung von insgesamt 28 Prozent hatten. Maßgebende Forschungsergebnisse kommen aus einem von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) finanziell getragenen Forschungsprojekt „Erhebungen am Unfallort". Gemeinsam gehen Unfallchirurgen und Techniker der Medizinischen Hochschule Hannover möglichst noch mit der Polizei, oft sogar schneller, an den Unfallort. Sie machen ihre eigene Unfallaufnahme und dokumentieren, was sie feststellen. Ihre Aufgabe ist, eine möglichst genaue Unfallrekonstruktion. Bei einer Auswertung von 313 Fußgängerunfällen stellten Forscher fest, was man bisher zwar vermuten konnte, aber noch nicht sicher wußte: Immerhin jeder fünfte Fußgänger, der mit einem Auto zusammenstößt, trifft dieses an einer seitlichen Kante oder am Fahrzeugrand. 76,5 Prozent aller Zusammenstöße beginnen an der Front des Fahrzeuges und 2,6 Prozent der Fußgänger wurden beim Zurücksetzen angefahren.

Zur Ermittlung der Schwere der Verletzungen konzentrierten sich die Forscher zunächst einmal auf 234 klare Fälle, wo die erste Anprallstelle direkt an der Fahrzeugfront gesichert wurde. Ihre Erkenntnis: Die Verletzung bei einer Kollision zwischen Fahrzeug und Fußgänger hängt von mehreren Parametern ab. Zu den wichtigsten Einflußgrößen gehört die Anprallgeschwindigkeit der Fahrzeuge. Erschütternd und warnend zugleich: 50 Prozent der Unfälle ereigneten sich bei einer Kollisionsgeschwindigkeit unter 41,5 km/h und 90 Prozent unter 63 km/h. Noch feiner aufgeschlüsselt ergab sich, daß 50 Prozent dieser Unfälle im Bereich zwischen 30 und 50 km/h passierten und 84 Prozent innerhalb von 20 bis 60 km/h und – immerhin – bei jedem dritten Unfall betrug die Kollisionsgeschwindigkeit mehr als 50 km/h. Dies hätte nicht sein müssen, denn in der Stadt sind eben nur 50 km/h erlaubt.

Aber schnell entdeckten die Forscher, daß die von ihnen sogenannte „Gesamtverletzungsschwere" (eine international anerkannte und verbreitete traumatologische Bewertung sämtlicher Einzelverletzungen beim Unfallopfer) nicht unbedingt nur von der Geschwindigkeit abhängig war. Äußerst schwere Verletzungen (in der Sprache der Forscher ein OAIS 6 = Overall Abbreviated Injury Scale) wurden sowohl bei 35 als auch bei 110 km/h beobachtet und lagen im Schnitt mit acht von 234 ausgewerteten Fällen bei einer Fahrzeugkollisionsgeschwindigkeit von 80 km/h. Dies ist ein deutlicher Hinweis darauf, daß für die Schwere der Verletzungen nicht nur die Geschwindigkeit, sondern andere wesentliche Faktoren zusätzlich maßgebend sind.

Die Hannoveraner Untersuchung zeigte, daß sich eine Traumatisierung vom Schweregrad OAIS 3 (nicht lebensgefährlich) bereits ab einer Kollisionsgeschwindigkeit von 14 km/h einstellen kann, andererseits wurden Kollisionsgeschwindigkeiten von 50 km/h ohne körperliche Schäden überstanden.

Die Forscher kamen schnell dahinter, daß ein weiterer wesentlicher Faktor, der das Verletzungsausmaß entscheidend beeinflußt, das Alter der Fußgänger ist, zumindest weil es bestimmend ist für Körpergröße und auch Körperbeschaffenheit. So teilten sie die 234 verunglückten Fußgänger in vier Gruppen ein: die Gruppe I bis einschließlich sieben Jahre (49 Fälle), die Gruppe II über sieben bis vierzehn Jahre (51 Fälle) und die Gruppe III über vierzehn bis 55 Jahre (47 Fälle) und die Gruppe IV über 55 Jahre (87 Fälle).

Je mehr die Forscher Zahlen und Zusammenhänge analysierten, desto klarer wurden die Aussagen: In der ersten Altersgruppe waren die Sechsjährigen am meisten betroffen, bei den älteren Menschen erlitten am häufigsten die Rentner zwischen 70 und 80 Jahren einen Unfall. In der zweiten Altersgruppe mit den schulpflichtigen Heranwachsenden lag die durchschnittliche Kollisionsgeschwindigkeit gegenüber allen anderen Gruppen deutlich niederer – nach Ansicht der Forscher der Beweis dafür, daß die Autofahrer bei der Begegnung mit Schulkindern vorsichtiger und langsamer fahren.

Gleichzeitig zeigte sich, daß die alten Menschen bei weitem am schwersten verletzt werden, gefolgt von den Kleinkindern. Die Auswertung von Krankenblättern ergab, daß die alten Menschen und die Kleinkinder in einem sehr hohen Prozentsatz vielfach verletzt wurden.

Bewiesen ist durch das Forschungsprojekt auch, daß die gleiche Verletzungsschwere bei den alten Menschen schon bei einer niedrigen Kollisionsgeschwindigkeit eintritt. Ähnlich ist es auch bei den Kleinkindern. Um diese und alte Menschen gleich schwer zu verletzen wie Heranwachsende oder noch ältere, kann das Auto sogar bis zu 12 km/h langsamer gefahren sein. Typisch für die Verletzungen bei Kleinkindern sind: Schädelhirntrauma, Organverletzungen wie Leber- und Milzabrisse, Oberschenkelzertrümmerungen. Hinzu kommen oft genug Verletzungen des Brustkorbes (Lungenkontusion). Hingegen sind Becken- und Unterschenkelverletzungen bei der Gruppe I selten.

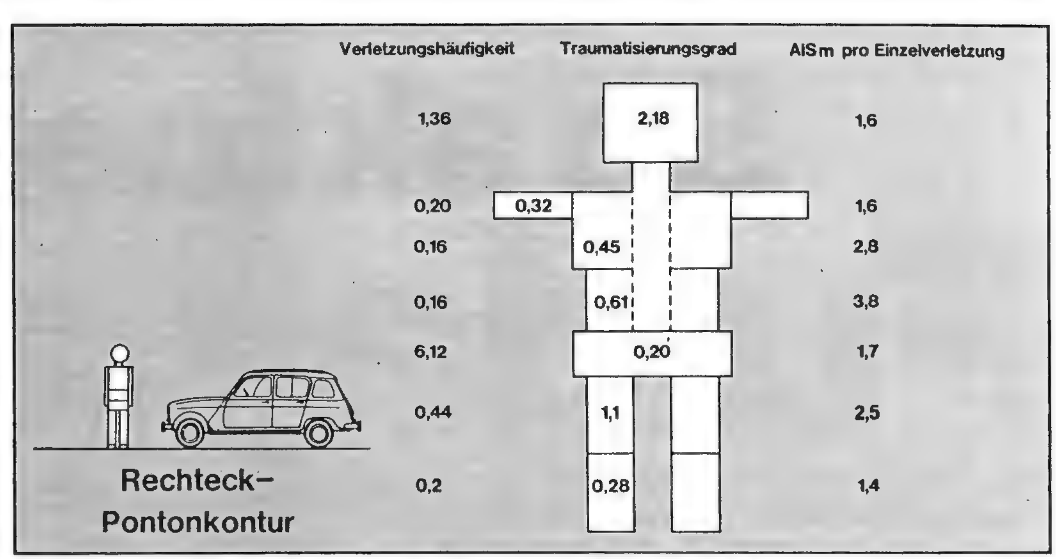
Bei den Heranwachsenden, die den Kopf schon etwas höher tragen, bildet dieser, ebenso wie die Unterschenkel, die beiden Verletzungsschwerpunkte. Die wichtigen Körperbereiche Thorax und Abdomen (Bauchhöhle) sind kaum betroffen.

Bei den über Vierzehnjährigen gehen die Kopfverletzungen noch mehr zurück und die Unterschenkelverletzungen nehmen zu, aber auch die Verletzungen der Brust und Bauchhöhle treten stärker auf.

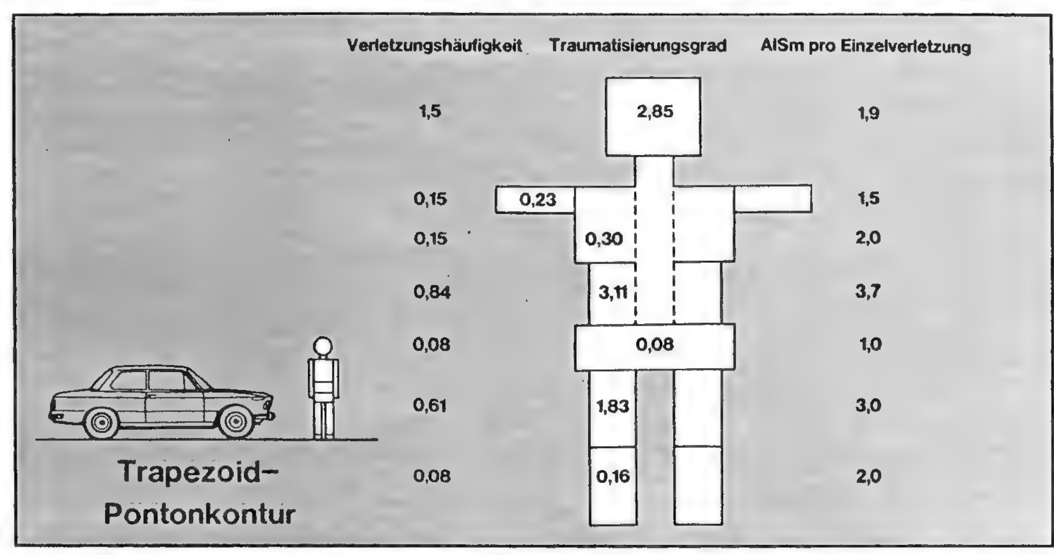
Auffallend ist der starke Anstieg des Traumatisierungsgrades in allen Körperregionen bei der Gruppe IV, also der Menschen, die älter als 55 Jahre sind. Typische Verletzungsschwerpunkte mit hohem Traumatisierungsgrad sind bei diesen Menschen Kopf, Unterschenkel, Brustkorb und vor allen Dingen das Becken mit seinen komplizierten Brüchen. Hinzu kommen zahlreiche Wirbelsäulenverletzungen, die man bei den anderen Altersgruppen kaum antrifft.

Bei der Fußgänger-Fahrzeugfrontkollision werden Bewegungsenergien umgesetzt (und vernichtet), die gerade beim alten Menschen die Belastungsgrenzen des Organismus weit überschreiten. (Anmerkung der Redaktion: Wenn in diesem Zusammenhang von „alten Menschen" gesprochen wird, so ist die von den Medizinern und Forschern gewählte Grenze von 55 Jahren sicherlich nicht willkürlich, sondern

erfahrungsgemäß ausgesucht, aber nicht gesellschaftlich oder psychologisch orientiert, sondern rein medizinisch.)
Deformationsarbeit wird gerade bei den alten Menschen nicht in dem Maße, wie in den anderen Altersgruppen, durch elastisches Nachgeben der Gewebestrukturen in den betroffenen Körperbereichen aufgenommen und teilweise oder ganz absorbiert. Beim alten Menschen sind die Festigkeit und die Elastizität des Knochengewebes zurückgegangen. Es kommt deshalb zu größeren und komplizierten Brüchen des Skelettsystems und deshalb auch häufiger zu schwereren Verletzungen.
In einem sehr hohen Prozentsatz wurden Schädelbrüche mit zusätzlicher Hirnverletzung, Rippen- und Beckenbrüche registriert. Jede einzelne dieser Verletzung kann einen alten Menschen in tödliche Gefahren bringen, wenn sie kombiniert auftreten, führen sie sogar meist zum Tode.
Die genaue Untersuchung eines Aufpralls eines Fußgängers auf ein Auto (oder umgekehrt), die sogenannte Verletzungsmechanik, hängt eng zusammen mit der Art des Anpralls und dem sich daran anschließenden Bewegungsablauf zwischen Fahrzeug und Fußgänger. Und maßgeblich beeinflußt wird die Kollisionsgeschwindigkeit durch die Form der Fahrzeugfront. Die Unfallforscher unterscheiden zwischen einer Pontonkontur (typisches Beispiel ist der VW Variant), zwischen der Keilkontur (typisches Beispiel: Audi-NSU Ro 80) und der Kastenkontur (typisches Beispiel: Lieferwagenbaureihe von Daimler-Benz).
Abhängig von der Form der Kontur wirken beim Kind und Erwachsenen vom Zeitpunkt der Kollision unterschiedliche Massenkräfte in verschiedenen Höhenverhältnissen zum Körperschwerpunkt auf den Organismus ein. Die Folge: Je nachdem, mit wem man zusammenstößt, wirken sich unterschiedliche Kraftangriffspunkte und damit auch unterschiedliche Transversal- und Rotationsbeschleunigungen aus.
Die Beobachtungen der Forschergruppe sind inzwischen in deutschen Konstruktionsbüros längst bekannt – aber der Fahrzeugbestand in der Bundesrepublik hat noch viele dieser kritischen Formen. Wenn also Schlußfolgerungen gezogen werden und einmal in die Serie



Verletzungssituation der Altersgruppe < 7 Jahre bei Kollision mit R-Pontonkontur-Fahrzeug



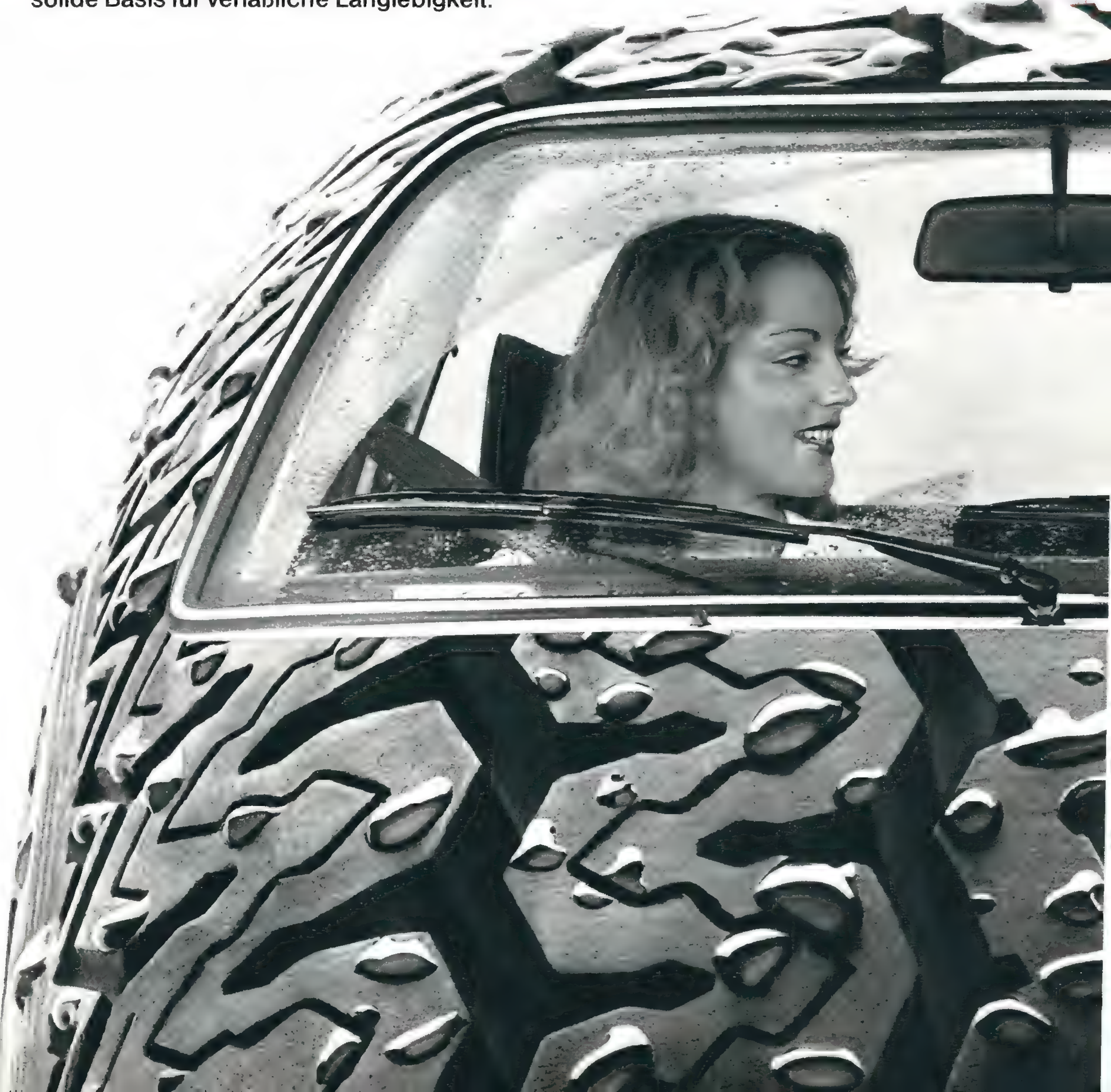
Verletzungssituation der Altersgruppe ≤ 7 Jahre bei Kollision mit T-Pontonkontur-Fahrzeug

eingeflossen sind, wird es noch immer Unfälle zwischen Fußgängern und Autos geben, bei denen die jetzt erforschten Gesetzesmäßigkeiten zu beachten sind.

● So trifft bei der *Pontonform* die Haubenvorderkante das Kind oberhalb des Körperschwerpunktes, den Erwachsenen unterhalb, so daß sich wirklich unterschiedliche Winkelbeschleunigungen ergeben.
Zu Beginn des Zusammenstoßes kommt es beim Erwachsenen zum Anprall der Stoßstange gegen den Unterschenkel. Unmittelbar danach erfolgt der Beckenanprall gegen die Haubenvorderkante, der Körper dreht sich in diesem Bereich und prallt mit dem Brustkorb und mit dem Kopf gegen die Fronthaube beziehungsweise an das untere Ende der Windschutzscheibe. Beim Kind hingegen ist die Stoßstange je nach Körpergröße gegen den Oberschenkel oder das Becken gerichtet, die Haubenvorderkante trifft auf das Abdomen, bei Kleinkindern sogar auf den Brustkorb. Der Kopf wird also gegen die Fronthaube geworfen, je nach Körpergröße mit unterschiedlichem Abstand von der Haubenvorderkante. Das Kind wird nicht wie der Erwachsene aufgeworfen, sondern durch den zentralen Stoß in horizontaler Richtung abgeworfen. Bei sehr kleinen Kindern verläuft der Zusammenstoß mit einem Pontonfahrzeug etwa wie die Kollision der Erwachsenen mit einem kastenförmigen Fahrzeug.
Die Verletzungen, die sich aus den Aufschlagvorgängen in den Berührungszonen zwischen Fahrzeug und Fußgänger ergeben, hängen nicht nur von der Relativgeschwindigkeit einer solchen Aufschlagzone ab, sondern in einem erheblichen Ausmaß auch von der Konturform und dem Steifigkeitsgrad in der Fahrzeugzone.
Die Unfallforscher haben sogar unterschieden zwischen einer Trapezoid-Pontonkontur (Beispiel BMW 2002) und einer Rechteck-Pontonkontur (Renault 4).
Unfälle mit der Rechteck-Pontonkontur zeigten nur bei sehr hohen Kollisionsgeschwindigkeiten schwere innere Verletzungen, hingegen kam es bei der Trapezoid-Pontonform in einem sehr hohen Prozentsatz zu kritischen Verletzungen.
Wie ungünstig sich Autos mit Trapezoid-Pontonkontur auswirken, zeigt ein Zitat aus dem Bericht: „Der linienhafte Kontakt der kantigen Haubenvorderkante führt infolge großer Eindringtiefe in das kindliche Abdomen zu schwersten Organverletzungen."
Da scheint die *Keilkontur* doch fußgängergeeigneter zu sein. Denn die Fronthaube besitzt keine Vorderkante. Die weit hervorragende und meist tiefliegende Stoßstange trifft das

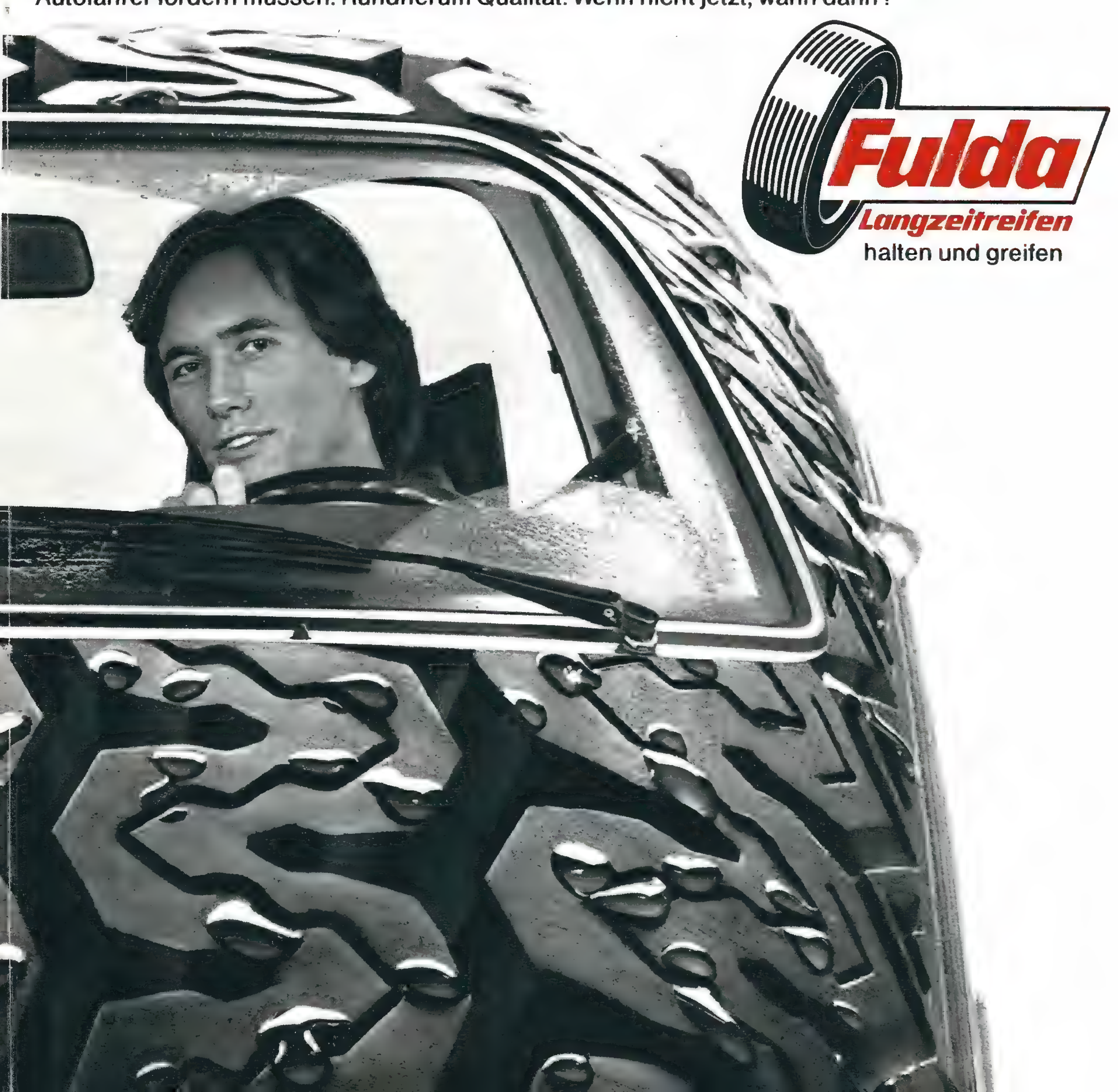
So aktuell wie
Fulda Lang

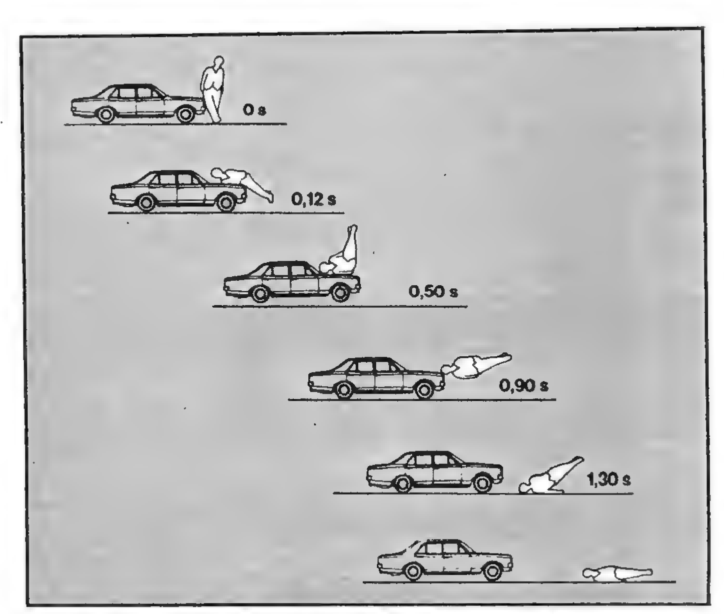
Jetzt, wo alle vom Sparen reden, ist das bewährte Konzept von Fulda aktueller denn je: Fulda Langzeitreifen. Doppelter Stahlgürtel und hochabriebfeste Gummimischung: solide Basis für verläßliche Langlebigkeit.



nie zuvor:
zeitreifen

Computer-entwickeltes Drainage-Profil: solide Basis für Sicherheit. Das ist es, was Autofahrer fordern müssen. Rundherum Qualität. Wenn nicht jetzt, wann dann?





Bewegungsablauf des Fußgängers bei der Kollision mit Ponton-Fahrzeug Kollisionsgeschwindigkeit = 40 km/h

Kind unterhalb des Körperschwerpunktes, und es erfährt dadurch eine Winkelbeschleunigung zum Fahrzeug, so daß es auf die Fronthaube aufgeschaufelt beziehungsweise bei höherer Geschwindigkeit sogar auf das Dach geschleudert werden kann. Der Kopf prallt gegen die Fronthaube beziehungsweise den Windschutzscheibenbereich. Es gibt im wesentlichen nur zwei Verletzungsschwerpunkte: den Kopf und den Unterschenkel. Durch die keilförmigen Fahrzeuge werden die kindlichen Fußgänger am geringsten verletzt. Der Gesamttraumatisierungsgrad ist entsprechend niedrig.

Die aggressivste Konturform ist für alle Fußgänger gleichermaßen die *Kastenform.* Wer gegen einen Lieferwagen gerät, muß mit dem Schlimmsten rechnen. Durch die hohe und in sich geschlossene Frontpartie kommt es zu einem flächenhaften Anstoß an den Körper. Der ganze Organismus wird folglich auf die Fahrzeuggeschwindigkeit beschleunigt. Kind und Erwachsener prallen grundsätzlich von der Fahrzeugfront ab. Das Kastenfahrzeug verursacht insbesondere beim Kind schwerste Kopfverletzungen. Weiterhin sind die im mittleren Körperabschnitt gelegenen Regionen wie Brustkorb, Abdomen und Becken stark betroffene Verletzungsschwerpunkte.

Ähnliche Untersuchungen stellten die Forscher auch an, um den Einfluß der Frontkontur auf die Verletzungsmechanik und das Verletzungsspektrum beim alten Menschen herauszufiltern.

Bei den Ponton-Autos gibt es eine typische Bewegungskinematik des Fußgängers (siehe Abbildung). Den ersten Anprall erhält der Fußgänger durch die Stoßstange. Unmittelbar danach erfolgt der zentraler gelegene Anstoß gegen die Haubenvorderkante, meist mit dem Becken. Dadurch erhält der Fußgänger eine Beschleunigung in Fahrtrichtung, gleichzeitig verstärkt dieser Stoß die beim Stoßstangenanprall eingeleitete Drehbewegung des Körpers um seine Querachse. Diese Rotationsbewegung und das gleichzeitige Unterfahren des Körperschwerpunktes ziehen das Aufwerfen des Fußgängers nach sich: Der Kopf und Oberkörper schlagen auf die Haube und gegen die Windschutzscheibe oder deren Rahmen. In der Flugphase löst sich der Fußgänger vom Fahrzeug, je nach Geschwindigkeitsänderung des Fahrzeuges (zum Beispiel beim Bremsen) als Abrutschen oder in freier Flugbahn. Anschließend schlägt der Fußgänger auf die Fahrbahn auf und kommt in der Rutschphase zum Stillstand.

So detailliert betrachtet, leuchtet es ein, daß alte Menschen bei diesem Vorgang schwerste Verletzungen am Kopf, Unterschenkel, Becken und Brustkorb davontragen. Häufig und schwer verletzt werden auch Arm und Wirbelsäule.

Die Keilkontur ist auch hier wieder günstiger. Der Fußgänger erhält durch den tief ansetzenden Stoß und die schräg nach vorn abfallende Fronthaube eine starke Winkelbeschleunigung und wird etwas eher auf das Fahrzeug aufgeworfen. Der Kopf erreicht je nach Kollisionsgeschwindigkeit die Windschutzscheibenvorderkante, die Scheibe selbst, die obere Scheibenbegrenzung oder das Dach.

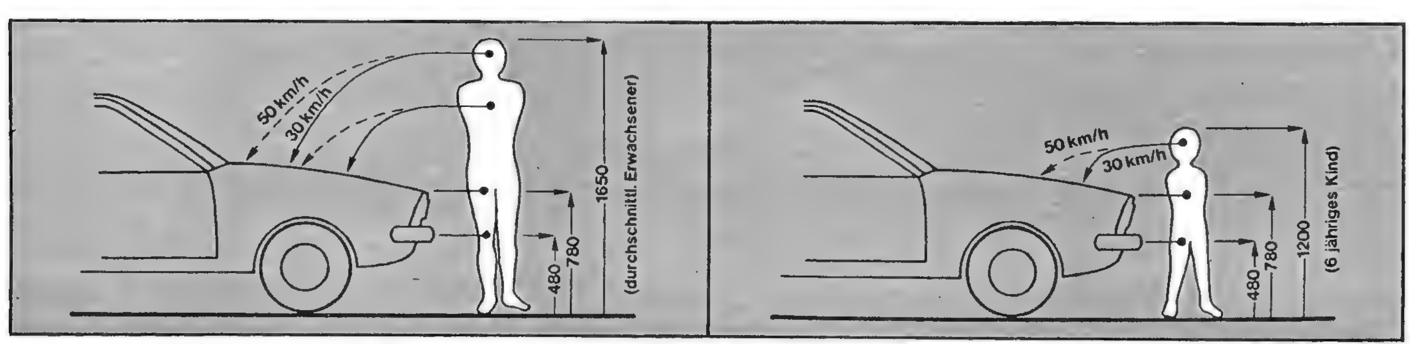
Aggressive Fahrzeugteile sind bei diesem Modell die Stoßstange und der Bereich um die Windschutzscheibe. Unterschenkel- und Kopfverletzungen dominieren. Die für jüngere Menschen weitgehend ungefährlich gewölbte Fronthaube ist für den alten Menschen durchaus gefährlich und entsprechend hoch sind auch die erfaßten Zahlen der Verletzungsschwere.

Nachteil der Keilkontor: Bei diesem Fahrzeugtyp gab es – bedingt durch Abknickvorgänge – die meisten Wirbelsäulenverletzungen und Schleudertraumen beim Kopfaufschlag.

Besonders aggressiv ist auch das Kastenfahrzeug für den alten Menschen. Es kommt zu einer entsprechend schlimmen Traumatisierung. Der flächenhafte Anprall gegen die senkrechte Fahrzeugfront trifft den Brustkorb mit seinen Organen am meisten. Danach werden am häufigsten getroffen: Kopf, Abdomen, Oberarm und Becken.

In einem abschließenden Kommentar kamen die Autoren zu folgender Wertung:

- „Kleinkinder und alte Menschen werden am häufigsten und schwersten verletzt. Maßnahmen zur Reduzierung ihrer Unfallgefährdung gliedern sich in verkehrserzieherischer und fahrzeugkonstruktiver Art.
- Auf das Fehlverhalten der Kleinkinder und alten Menschen im Straßenverkehr kann durch eine intensivere Verkehrserziehung Einfluß genommen werden. Kraftfahrer sind mit den besonderen Verhaltensweisen dieser beiden Altersgruppen vertraut zu machen.
- Die Tatsache, daß sich 32 Prozent der Fußgängerunfälle bei einer innerörtlichen Kollisionsgeschwindigkeit über 50 km/h ereigneten, weist darauf hin, daß die Kraftfahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit oft überschreiten und dadurch zur Unfallgefahr beitragen.
- Es zeigte sich ferner, daß die Fahrzeugkontur einen entscheidenden Einfluß auf die Unfallfolgen hat. Mit den Ergebnissen dieser Arbeit lassen sich Aggressivitätsschwerpunkte der Fahrzeuge aufzeigen, die als Basismaterial für weitere Entwicklungsarbeiten der Fahrzeugindustrie und Hochschulforschung dienen. Um die Aggressivität der Fahrzeuge herabzusetzen, wäre es sinnvoll, besonderes Augenmerk auf die Stoßstange, die Fronthaubenvorderkante, den gesamten Bereich an die Windschutzscheibe (Scheibeneinfassung unten, Dachkante oben, A-Pfosten rechts und links) sowie auf vorstehende Fahrzeugzusatzteile zu richten."



So unterschiedlich wirkt der Aufprall auf junge und ältere Menschen







Wenn das Auto Hilfe schreit

Hilflos oder ohne Hilfe sein – das heißt, sich in Gefahr begeben. Unter Umständen sogar in Lebensgefahr.
Das ist die Situation, in der wir seit Erfindung des Autos sind. Das ist das Risiko, das wir tagtäglich auf uns nehmen.
Schon in wenigen Jahren aber könnte sich hier ein positiver Wandel vollziehen. Nämlich dann, wenn ein von Telefunken in Ulm zur Serienreife entwickeltes „AutoNotfunk"-System bundesweit zum Einsatz kommt. Wenn mit ihm die Zeit zwischen Unfall und Notfallmeldung drastisch verkürzt werden kann. Denn sie hat gravierenden Einfluß auf die Verletzungsfolgen und die Überlebenschance.

Vom ärztlichen Standpunkt aus müssen Maßnahmen zur Stabilisierung der Lebensfunktionen nach spätestens zehn Minuten einsetzen, da bei längerer Wartezeit in der Regel zusätzliche bleibende Schäden oder der Tod infolge der Nichtbehandlung auftreten können, heißt es in einem Statement zur Systembeschreibung.
Zehn Minuten Zeit also vom Unfall über die Notmeldung bis zum Eintreffen des Arztes oder Rettungswagens. Eine verdammt lange Zeit für den, der auf die ärztliche Versorgung wartet; eine verflucht kurze Zeit für jene auf der Suche nach einer Meldemöglichkeit. Ganz zu schweigen von denen, die auch bei schlechtesten Straßen-, Verkehrs- und Wetterbedingungen innerhalb dieser Kulanzzeit zum Überleben am Unfallort sein sollen.
Das oft unvorstellbare Leid,

die Bewertung des volkswirtschaftlichen Schadens, sie lassen sich aus den statistischen Zahlen eh nur ahnen. Aber sie vermitteln immerhin einen Eindruck von der Größenordnung des Geschehens und damit von der Bedeutung des „AutoNotfunk“-Systems.

1979 ereigneten sich im Bundesgebiet 367253 Unfälle mit Personenschaden, bei denen 13090 Menschen getötet wurden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben. 486164 Fahrzeugbenutzer und Fußgänger wurden verletzt. Die Zahl der von der Polizei gemeldeten Unfälle, bei denen nur Sachschaden entstand, belief sich auf rund 1292000.

Was ist wo passiert?

Bei Telefunken machte man diesen Problemblock etwas durchsichtiger. Von den täglich rund 500 Schwerverletzten im Straßenverkehr müssen nach der neuesten Notmeldestatistik 60 Personen zwischen acht und 15 Minuten warten, bis der Unfall gemeldet ist. Bei 20 Schwerverletzten dauert es sogar länger als 15 Minuten. – Daß hier die Wahrscheinlichkeit eines rechtzeitigen Eintreffens des Arztes am Unfallort für zu viele zu gering ist, das wird auch durch diese Daten dokumentiert: In unseren Städten (einschließlich ihrer Vororte) werden rund 60 Prozent der Verkehrsunfälle registriert; auf den Bundesautobahnen lediglich 3,5 Prozent. In beiden Fällen ist die Möglichkeit der Notfallmeldung innerhalb kürzester Zeit weniger problematisch als auf den Bundes-, Land- und Kreisstraßen, wo 36,5 Prozent der Straßenunfälle passieren. Sehr plastisch wird's, wenn man weiß, daß dieses Straßensystem eine Länge von rund 150000 Kilometern hat. Diese Straßen führen durch einsame Gegenden, durch topographisch so gestaltete Landschaften, daß die Orientierung ebenso schwer ist wie die Wahrscheinlichkeit gering, daß ein Verunglückter schnell oder gar rechtzeitig genug „entdeckt“ wird. Das mobile Notfallmeldesystem „AutoNotfunk“ würde hier (wie überall) geradezu ideale Verhältnisse und Möglichkeiten schaffen. Auch dann, wenn der Fahrer allein und bewußtlos ist! „Beim AutoNotfunk ist der Alarmknopf immer in Reichweite: Das Bordgerät befindet sich im Armaturenbrett (als Solo-Melde- und Empfangsteil) oder ist im Autoradio integriert.“ Die Kosten für die Geräteeinheit soll deutlich unter 300 DM liegen.

Ist ein Unfall passiert, dann kann durch einfaches Drücken der Leiste „Notfall“ ein sogenanntes Funktelegramm, ein Notruf, abgesetzt werden. Rund um die Uhr. Das programmierte Funktelegramm mit Identifizierungsdaten wird von den nächstliegenden, vollautomatisch arbeitenden Relaisstationen aufgefangen und über eine normale Telefonleitung an die Rettungsleitstelle weitergeleitet. Wiederum vollautomatisch wird über Funkpeilung der Standort des Unfallfahrzeugs, mit einer Positionsgenauigkeit von etwa 250 Metern, sekundenschnell ermittelt. Der Disponent in der Rettungsleitzentrale – von denen es in der Bundesrepublik nach dem Endausbau rund 300 geben würde – kann mit dem Unfallfahrzeug Sprechkontakt aufnehmen und so feststellen, welche Hilfsmaßnahmen eingeleitet werden müssen. Er ist also für den Einsatz, die Verständigung von Notarzt, Feuerwehr und Polizei zuständig, er koordiniert sie. Hat ein Fahrer die neben der „Notfall“-Taste liegende mit dem Aufdruck „Panne“ gedrückt, weil es Gott sei Dank entweder keine Verletzten gab oder er aber unfallos eben eine Panne hat, dann landet er bei einer Pannenhilfszentrale. Immerhin, „Pannen, bei denen fremde Hilfe benötigt wird, sind zehnmal so häufig wie Unfälle“. Kommt es nun zu einer Häufung von „Notfall“- und „Panne“-Meldungen, wird die Rettungsleitzentrale quasi überfordert, dann haben selbstredend die Unfallmeldungen mit Personenschaden absoluten Vorrang. Es ist dafür gesorgt, daß dieser Vorrang auch erzwungen werden kann.

Der Hilferuf kommt von alleine

Ein ganz entscheidender Vorteil dieses Telefunken-„AutoNotfunk“-Systems aber scheint mir zu sein, daß Notfallmeldungen eben auch automatisch abgesetzt werden. Im Fahrzeug wird ein sogenannter Ruck-Sensor eingebaut. Ist der Fahrer oder sind die Insassen nach einem Unfall nicht mehr selbst in der Lage, die „Notfall“-Ta-

ste zu drücken: Durch den Aufprall oder einen harten Ruck löst der Sensor automatisch den Sendemechanismus aus, das Notfalltelegramm wird abgesetzt. Meldet sich auf „Anruf" des Disponenten in der Rettungsleitzentrale niemand aus dem Auto, kann er zumindest hineinhören. Und in jedem Fall würde in einer solchen Situation der Notarzt an den Ort des Geschehens geschickt. Ohne zeitliche Verzögerung.

Niemand kann sich verstellen

Wer's etwas genauer wissen möchte: Aus praktischen Versuchen weiß man mittlerweile, daß der Sensor am besten mit den Halterungen für die Sicherheitsgurte kombiniert wird. Die automatische Absetzung des Telegramms funktioniert auch dann, wenn die Verbindungen zur Autobatterie abgerissen sind oder diese selbst defekt ist. Das „AutoNotfunk"-Gerät hat für diese Fälle einen sogenannten Puffer-Akku. Allerdings: Wird die Außenhaut des Fahrzeugs so demoliert, daß die Antenne ab ist, dann ist's auch aus mit dem Senden. Ein bißchen unverständlich, daß dieses heikle Problem nicht mitgelöst werden konnte. Ich bitte um Nachsicht für einen Laien, der nur weiß, daß es heute schon Fahrzeuge gibt, bei denen die Antenne der bösen Buben wegen im Kofferraumdeckel integriert ist. Natürlich ist es ein Unterschied, ob empfangen oder gesendet wird. Ist er aber so gravierend, unmöglich auf einen Nenner zu bringen? Immerhin hat man es doch fertiggebracht, daß man nicht mit zwei Stäbchen am Auto über Land fahren muß. Es gibt von Telefunken eine kombinierte Autoradio-„AutoNotfunk"-Antenne mit einer Länge von lediglich 35 Zentimetern (für eine Wellenlänge von 70 cm). Ob es sich nicht doch lohnen würde, auch den Dachrutschern eine sichere Chance zu geben?

Anonymität enthemmt den Menschen. Mancher neigt dann halt, ob spielend, aus Neugierde oder Bösartigkeit, zum Mißbrauch eines solchen Systems. Weil man dies wußte: „Der Schlüssel zur Übermittlung einer Notmeldung ist bei AutoNotfunk deshalb stets die eigene Kennung des Bordgerätes, die bei jeder Notmeldung automatisch in dem Notmeldetelegramm ausgesendet wird. Ohne Kennung ist das Telegramm nicht vollständig." Also höchst verdächtig.

Jedes „AutoNotfunk"-Gerät wird vor der Installation mit einer Steckkarte programmiert. Ihre Code-Nummer ist identisch mit der des Kfz-Briefs und Bestandteil des automatisch mitgesendeten Notfall-Telegramms. Da jeder Notruf automatisch dokumentiert, also aufgezeichnet wird, dürfte dieser Schutz gegen Mißbrauch seine Wirkung nicht verfehlen.

„Es ist bekannt, daß schwere, akute Notlagen die Menschen leicht zu Überreaktionen treiben, so daß keine angemessene Verhaltensweise mehr erwartet werden darf. Man kann deshalb von diesen Menschen in Ausnahmesituationen auch keine Funkdisziplin verlangen. Funkdisziplin aber ist die Voraussetzung dafür, daß andere Notfallmeldungen nicht gestört werden. Sie muß technisch-organisatorisch durchgesetzt werden. Bei AutoNotfunk wird deshalb der gesamte Funksprechbetrieb von der Leitstelle aus gesteuert und kontrolliert." Frequenzen, weiß wohl jeder, sind Mangelware. Vor allem innerhalb eines ohnehin überlasteten Funknetzes, wie dies in der Bundesrepublik der Fall ist. Die bundesweit zur Verfügung stehenden drei Funkkanäle müssen also nach streng ökonomischen Gesichtspunkten genutzt werden. Erreicht wird dies unter anderem durch das Prinzip des gesteuerten Wechselsprechens. Der Disponent in der Leitzentrale verfügt über das Mikrophon des Notfallmeldenden. Er kann damit die notwendige Funkdisziplin erzwingen. Wie notwendig dies ist, das ergibt sich allein aus der Zahl der potentiellen Gerätebenutzer: 20 Millionen!

Dem einzelnen „AutoNotfunk"-Gerät wird also nach Eingang des Notfalltelegramms individuelle Sprecherlaubnis gegeben. Und zwar nur so lange, wie's der Disponent in der Leitzentrale für notwendig hält. Danach wird das Mikrofon abgeschaltet. Das mobile Gerät (im Auto) prüft nach Drücken der „Notfall"-Taste alle drei Sekunden automatisch, ob es noch Sprecherlaubnis hat. Dieses Prüfen unterbricht – nicht störend – beim Sprechen den Redefluß und ist außerdem durch einen Ton hörbar. Das ist kein technologischer Problemrest, sondern dies ist höchst nützlich – notwendig. Durch diese tönende Unterbrechung hat der Disponent die Sicherheit, daß das Gerät eingeschaltet, sprechbereit ist. Was nicht zuletzt für den schon genannten Fall lebenswichtig sein kann, wo der oder die Insassen nicht in der Lage sind, auf die Fragen der Rettungsleitzentrale zu antworten.



Einsatzleittisch mit (von rechts nach links) Notmelde-, Bearbeitungs- und Landkartenbildschirm, auf dem mit einem Kreuz der angepeilte Standort der notrufenden Pkw markiert wird.

Für „Bastler" und Funker: „Über den ersten Funkkanal (von insgesamt drei) werden nur digitalisierte Notmeldetelegramme abgesetzt, er ist also praktisch immer frei. Über den zweiten Funkkanal (f 2) spricht der Disponent in der Rettungsleitstelle den Notmeldenden direkt an, und über den dritten Funkkanal (f 3) kann der Verkehrsteilnehmer der Zentrale antworten. Diese 20-kHz-Funkkanäle liegen im 470-MHz-Bereich." Da in diesem Bereich Reflexionen auftreten können, die stärker sind als das Direktsignal, muß das Relaisnetz dicht geknüpft sein (im flach-ebenen Gelände weniger, im hügelig-bergigen dafür sehr dicht).

Ergänzung zur 110

Die Entwicklung des „AutoNotfunk"-Systems wird vom Bundesminister für Forschung und Technologie mit insgesamt 12 Millionen Mark gefördert. Partner ist das Bundespostministerium, das den AutoNotfunk als Ergänzung seines bewährten Notrufsystems „Notruf 110" beurteilt. Nicht zuletzt deshalb hat das Postministerium dafür gesorgt, daß die „AutoNotfunk"-Frequenz in unseren Nachbarländern ausschließlich für diesen Zweck freigehalten wird. Mit der DDR soll es ein Stillhalteabkommen geben.

„In der Rettungsleitstelle werden die Telegramme der verschiedenen Relaisstellen gesammelt und durch (Computer-)Auswertung der Schnittpunktpeilung der Notfallort bestimmt (was für Ortsunkundige, Ausländer, Bewußt- oder Hilflose lebenswichtig ist). Die Daten (Kfz-Brief, Nationalität, Unfallort, Notfall oder Panne, Peilwertdaten, Datum und Uhrzeit . . .) werden am AutoNotfunk-Tisch der Leitstelle dargestellt (und automatisch aufgezeichnet). Die Fernmeldeverbindung mit derjenigen Relaisstelle, die das relativ beste Empfangssignal gemeldet hat, wird aufrechterhalten, alle anderen Telefonverbindungen automatisch gelöst (nur die kurze Strecke zwischen Fahrzeug und den umliegenden Peilstationen wird mit Funk überbrückt, was der besseren Übertragungsqualität dienlich ist; von der Peilstation aus wird das Leitungsnetz der Post benutzt)." Damit ein Anrufer weiß, daß er angekommen ist und schnellstmöglich bearbeitet, versorgt wird, erhält er ein nur von seinem Bordgerät aufnehmbares „Quittungstelegramm". An seinem Gerät erscheint in Leuchtschrift die Anzeige „Notmeldung angekommen".

„Damit an jeder Stelle, wo ein Unfall passieren kann, im Umkreis von 6 km wenigstens zwei Relaisstellen die Notmeldung empfangen, werden im Bundesgebiet etwa 4500 dieser fe-

sten Relaisstellen errichtet, die dann im Mittel einen gegenseitigen Abstand von etwa 8 km haben. Dabei können die bereits bestehenden 3500 Antennentürme für Rundfunk und Fernsehen mitbenutzt werden. Die Infrastruktur ist also zum größten Teil bereits vorhanden. Die Kosten für eine Relaisstellenausrüstung werden beim Vollausbau im Mittel bei 100000 DM liegen."

Kann jemand mithören?

So manchen mag bei dem Gedanken an die nicht genannten Möglichkeiten einer solchen Perfektion ein wenig unwohl, ein bißchen mulmig werden. Da könnte ja vielleicht auch mal „jemand" ins Auto hineinhören, wenn dies den Insassen absolut nicht paßt. Bei Telefunken hob man die Schwurhand: Es sei nicht möglich, ein abgeschaltetes Gerät von irgendeiner Leitstelle aus zu aktivieren, in Betrieb zu setzen. Wie dem auch sei: Es wird eine Reihe rechtlicher Probleme zu lösen geben. Dennoch ist dieses System für die gesamte Organisation des Rettungswesens von eminenter Bedeutung: Wo immer ein Auto steht oder fährt – ist innerhalb des Peilstationen-Netzes allerschnellste Hilfe möglich. Und wo steht denn kein Auto? Aber die schnelle Hilfe ist nicht nur bei Auto- oder Straßenverkehrsunfällen möglich. Denn: Das Gerät ist so klein in seinen Abmessungen, daß sich zum Beispiel eine Ausführung für Bergsteiger und Wanderer denken läßt.

Fürs erste aber beginnt nach den diesjährigen Sommerferien im Raum Darmstadt ein Pilotversuch mit 200 „AutoNotfunk"-bestückten Fahrzeugen. Nach dem einjährigen Feldversuch, bei dem der organisatorisch-betriebliche Ablauf geprüft und die technische Funktionserprobung auf dem Plan stehen, wird auch feststehen, ob „der AutoNotfunk auch in Streßsituationen ohne technische Vorkenntnisse einfach und zuverlässig bedient werden kann". Dann wird man auch wissen, in welchem Maße eine derartige Einrichtung von seinen künftigen Nutznießern angenommen wird.

Nicht zuletzt davon wird's abhängen, ob dieses System in den späten 80er Jahren einsatzbereit ist.

Wolfgang Schachermeier



Weniger neue Autobahnen

Wurden im vergangenen Jahr in der Bundesrepublik noch 291,4 Autobahnkilometer dem Verkehr übergeben, so hält sich 1980 der Zuwachs in Grenzen: 172,4 Kilometer Autobahn werden fertiggestellt. Besonders wichtig sind drei Autobahnteilstücke im Süden Deutschlands. Rechtzeitig vor dem Urlaubsverkehr sollen bei Bregenz, Basel und Steinenstadt drei Grenzübergänge freigegeben werden.

Auf bayrischem Gebiet liegt das 7,7 Kilometer lange Teilstück der A 96 zwischen Wangen und der österreichischen Grenze bei Bregenz. Dieses für den Reiseverkehr nach Italien wichtige Teilstück soll noch vor Beginn der Urlaubszeit gemeinsam mit dem Grenzübergang sowie dem sechs Kilometer langen Pfändertunnel in Österreich eröffnet werden.

Anschluß an die Schweiz

Für den Urlaubsverkehr wichtig ist der Anschuß des deutschen Autobahnnetzes an das schweizerische bei Basel, der am 12. Juni erfolgen soll. An diesem Tag wird die 2,4 Kilometer lange Lücke bei Weil am Rhein geschlossen.
Ebenfalls im Sommer wird bei Steinenstadt – etwa 30 Kilometer nördlich von Basel – die Autobahn mit der französischen Autoroute verbunden, was die Reise zur Côte d'Azur verkürzt.

Nord-Süd-Strecke

Eines der noch anstehenden Großprojekte ist die A 7, der Bau der Nord-Süd-Verbindung zwischen Würzburg und Kempten im Allgäu. Trotz Schwierigkeiten beim Bau (Wassergewinnungsgebiete müssen gekreuzt werden) ist damit zu rechnen, daß die Strecke 1983 fertig wird.
Bis Ende 1982 wird die A 3 von Regensburg über Passau bis zur österreichischen Grenze befahrbar sein.
Im Dezember wird ein 8,2 Kilometer langes Teilstück der A 92 (München bis Deggendorf) von Oberschleißheim bis Neufahrn fertiggestellt. Die gesamte Autobahn wird aber wohl erst in einigen Jahren befahrbar sein.

A 1 wächst um 7,8 Kilometer

Nur eine Eröffnungsfeierlichkeit wird es im nördlichsten deutschen Bundesland geben. In Schleswig-Holstein steht lediglich die Eröffnung eines 7,8 Kilometer langen Teilstücks der A 1 an. Im Dezember soll das Teilstück zwischen Lensahn und Oldenburg-Göhl (B 202) dem Verkehr übergeben werden.
Itzehoe, Cuxhaven und Wilhelmshaven werden auch in diesem Jahr noch nicht über Autobahnen zu erreichen sein, da sich die Fertigstellung der letzten Baulücken verzögert.

Elf Teilstücke in Nordrhein-Westfalen

Elf der 28 Teilstücke, die 1980 eröffnet werden sollen, liegen in Nordrhein-Westfalen. Diese Teilstücke haben jedoch zumeist keine überregionale Bedeutung. Die wichtige Verbindung der A 2 zur A 44 von Bielefeld bis Haaren wird erst Mitte der 80er Jahre vollendet sein.
Im Frühjahr wird das Teilstück dieser A 33 zwischen Sennelager und Schloß Neuhaus fertiggestellt.

A 43: Neun Kilometer bei Haltern

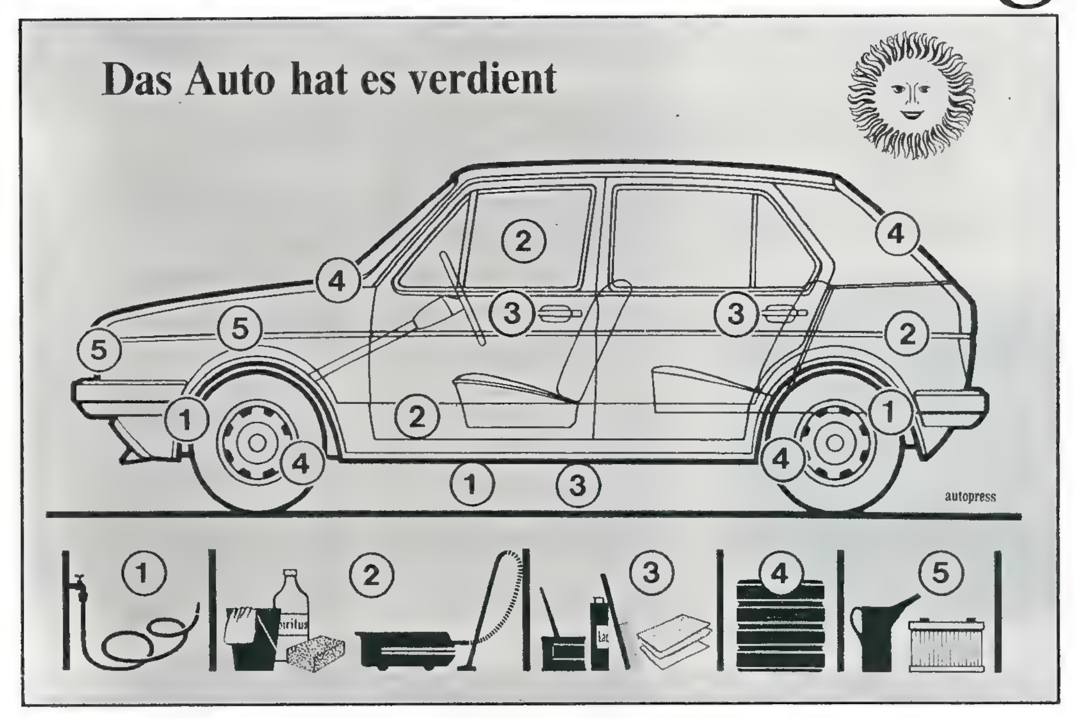
Im Dezember soll ein 9,3 Kilometer langes Teilstück der A 43 (Recklinghausen–Münster) bei Haltern in Betrieb genommen werden. Mit der Fertigstellung der ganzen A 43 ist bis Ende des nächsten Jahres zu rechnen.
Immerhin 25 Kilometer der A 57 (Krefeld–niederländische Grenze) werden in diesem Jahr eröffnet. Im März wird das 14,5 Kilometer lange Teilstück von Goch bis Sonsbeck und im Dezember die 10,8 Kilometer lange Verlängerung nach Süden bis Alpen eingeweiht.

A 61: Erst in einigen Jahren fertig

Erst Mitte der 80er Jahre wird die Lücke der A 61 zwischen Kerpen und dem Hochneukirchner Kreuz geschlossen. Im Dezember wird das 5,9 Kilometer lange Teilstück zwischen Jackerath und Borschmich dem Verkehr übergeben.
In Hessen verzögert sich der Bau der wichtigen A 49 zwischen Kassel und Gießen. Im Oktober wird die zweite Fahrbahn zwischen Fritzlar-Nord und Borken (11 Kilometer) fertiggestellt.
Die A 62, die den Verkehr von Trier in das Saarland und bis zur A 6 erleichtern wird, dürfte 1983 fertig werden. Im Frühjahr wird das 9,4 Kilometer lange Teilstück zwischen Nohfelden und Freisen freigegeben.

Wer sich vorstellt, als Mensch den Attacken des Winters leibhaftig und hilflos ausgesetzt zu sein, der Kälte, dem Spritzwasser, Schnee und Modder, vor allem aber der aggressiven Salzlauge unterschiedlicher Konzentration, der vermag zu ermessen, welche Strapazen ein Auto ausgangs des Winters hinter sich hat.
Es ist deshalb dringend angezeigt, jetzt nach dem Rechten zu schauen, einmal um den Wert des Autos zu erhalten und zum anderen seine Funktion zu sichern – vielleicht ist auch ein Quentchen Dankbarkeit der Anlaß.
Wer planvoll vorgeht, der beginnt den Frühjahrsputz nach bester Hausfrauenart mit einer Generalreinigung. ① Dazu gehören: die intensive Wäsche des Unterbodens (am wirksamsten mit Dampfstrahl), der Radhäuser, des Motors.
Im Wageninnern ② wird der Fußraum ausgewaschen und getrocknet. Dabei achten wir darauf, daß die Abflußlöcher an den Türen frei sind. Auch der Kofferraum sollte gereinigt und getrocknet werden. Alle Matten werden gesäubert, gebürstet und ebenfalls trockengelegt. Die Scheiben reinigen wir innen und außen mit Wasser, dem Spiritus oder ein spezielles Glasklar-Präparat zugesetzt wurden. Im Wageninnern entfernen wir vom Fußhebelwerk Sand, Salz und sonstigen Unrat.
Nach der Reinigung geht's an die Kontrolle, ans Ausbessern und Konservieren. Wichtig ist vor allem der Unterboden, den man nach der Säuberung gut auf Schäden kontrollieren kann. Sie müssen unbedingt ausgebessert werden. Das Handbremsseil und die Führungen werden eingefettet.
Bei der Karosserie ③ ist die Bekämpfung selbst kleiner Rostblüten vordringlich. Es gibt zweckdienliche Rostlöser. Kleinere Lackschäden werden mit dem Stift behoben. Die Schlösser sollten wir mit Spiritus oder Tri reinigen. Graphit einblasen und die Scharniere gut fetten.
Im Bereich von Fahrwerk und Lenkung ④ sollten die Gummimanschetten an den Antriebsgelenken und Spurstangenköpfen auf ihre Dichtheit geprüft werden, die Radaufhängung, Radlager und Stoßdämpfer auf Verschleiß, Spiel, auf Beschädigungen und Ölspuren. Die Winterreifen haben jetzt ausgedient. Wir lagern sie am besten

Winterentschlackung



als komplette Räder aufgepumpt in der Garage, liegend oder hängend an der Wand. Gepflegt werden auch die Türgummis, die über den Winter hart und brüchig wurden – am besten geeignet ist Hirschtalg. Besondere Aufmerksamkeit zu diesem Punkt verdient die Heckklappe. Sie muß unbedingt dicht abschließen, weil sonst ein eventueller Unterdruck im Wageninnern Abgase in den Wagen ziehen könnte. Die Scheibenwischerwellen werden geölt, die Wischerblätter erneuert.

Im Motor- und Kofferraum fetten wir die Züge für die Motor- und gegebenenfalls Kofferraumhaube, die Gasgestänge und die Übertragungsgelenke zum Vergaser.

Damit kämen wir zum Motor ⑤, der an erster Stelle einen Ölwechsel mit Ölfilterwechsel wahrlich verdient hat. Der Luftfilter wird gereinigt oder, je nach Konstruktion, gewechselt. Die Zündanlage und der Zündzeitpunkt müssen geprüft werden, was die Werkstatt besorgen sollte. Die Ansaugluft- und Vergaservorheizung werden auf Sommerbetrieb umgestellt. Die Kühlwasserschläuche kontrollieren wir auf Dichtheit und prüfen, damit einhergehend, den Kühlwasserstand. Schließlich sollten wir noch den Flüssigkeitsstand in der strapazierten Batterie anschauen und die Pole und Klemmen einfetten.

Wer dies alles befolgt, hat mehreren Instanzen gegenüber Gutes getan: seinem Auto und dem eigenen Wohlbefinden.

A. Westrup

ACE-Veranstaltungen

ACE-REGION NORD
Besenbinderhof 57
2000 Hamburg 1
Telefon (040) 2 80 21 64/5

Cuxhaven
Mitgliederversammlung am 10. 4., 19 Uhr, Lehmkuhle 2, ÖTV-Sitzungssaal

Einbeck
Sommerfest am 18.5., Auf den Teichen

Flensburg
Mitgliederversammlung am 20. 3., 19.30 Uhr, Thema: Urlaubsreise und Versicherungsschutz, Südermarkt, Gewerkschaftshaus

Hameln
Pannenkurs am 25. 4., 18 Uhr, JVA Tündern. Anmeldungen bei Josef Wistal, Dorpmüllerstraße 4, 3250 Hameln 1, Telefon (05151) 15411 oder bei der ACE-GS Hannover

Lübeck
Clubabend am 27. 3., 19 Uhr, Thema: Einführung in die Sofortmaßnahmen am Unfallort, Gewerkschaftshaus, Raum 209, 2. Stock • Frühlingsfahrt am 27. 4., Näheres bei ACE-GS Lübeck

Neumünster/Segeberg
Jahresmitgliederversammlung am 26.3., 19.30 Uhr, Neumünster, Carlstraße 7, Gewerkschaftshaus, Großer Saal

ACE-REGION RHEINLAND
Friedrich-Ebert-Straße 34-38
4000 Düsseldorf
Telefon (0211) 353741

Düsseldorf
Mitgliederversammlung am 17. 4., 18 Uhr, Friedrich-Ebert-Straße 34-38, DGB-Haus

ACE-REGION WESTFALEN
Ostwall 17-21
4600 Dortmund
Telefon (02 31) 52 94 19/21

Clubfahrt der Region Westfalen nach Schweden vom 11. bis 17. Oktober. Auskunft und Anmeldung bei der ACE-GS Hagen oder bei den ACE-Kreisvorsitzenden.

Arnsberg
Clubabend mit einem Vortrag über Verkehrssicherheit am 17. 4., 19 Uhr, Arnsberg 2, Alter Markt, Gaststätte „Zur Börse"

Bielefeld-Gütersloh
Clubabend zum Thema Verhalten nach einem Schadensfall im In- und Ausland, 1. 4., 19.30 Uhr, Gütersloh, Berliner Straße, Gaststätte „Handelshof"

Bochum
Clubabend am 21. 4., 17 Uhr, Klarastraße 10, Gaststätte „Ufer"

Brilon
Clubabend mit einem Vortrag über Verkehrssicherheit am 15. 4., 19 Uhr, Hoppeckerstraße 1, Haus „Rech"

Castrop-Rauxel
Clubabend am 29. 4., 19 Uhr, Wartburgstraße 42, Gaststätte „Kleinalstede"

So hilft der ACE

18. 10. 1979. Ein Mitglied erkrankte während eines Urlaubs in Italien und mußte auf ärztliche Anweisung sofort nach Hause zurückkehren. Nachdem die Krankenkasse die Kosten für die Rückfahrt nicht übernimmt, erstattete der ACE Aufwendungen in Höhe von 381 Mark.

Dülmen
Mitgliederversammlung am 27. 3., 18.30 Uhr, Capellenweg, „St.-Barbara-Haus"

Hamm
Mitgliederversammlung am 20. 5., 19 Uhr, Ritterstraße, Gasthof „Deutsche Eiche"

Hattingen
Mitgliederversammlung am 25. 3., 17.30, Waldstraße, Gaststätte „Zum Stadtwald"

Herne
Clubabend am 24. 3., 17.30 Uhr, Herne 2, Dorstener Straße 281, Firma Heilmann • Clubabend am 5. 5., 19 Uhr, Herne 1, Neustraße, Kolpinghaus

Ibbenbüren
Clubabend am 6. 5., 19 Uhr, Osnabrücker Straße, Gaststätte „Leugermann"

Iserlohn
Sprechstunde des ACE-Kreisvorstandes am 1. 4. und 6. 5., je 19 Uhr, Hans-Böckler-Straße 65, Hotel „Brauer" (Keglerheim)

Lippstadt
Mitgliederversammlung am 24. 4., 19 Uhr, Lippertor, AWO-Geschäftsstelle

Lüdenscheid
Clubabend mit Filmvortrag über die Leistungen des ACE, 24. 4., 19 Uhr, Rathausplatz 23, Volksfürsorge-Haus, Sitzungssaal

Märkischer Kreis
Clubabend mit einem Vortrag über Verkehrssicherheit am 25. 3., 19 Uhr, Iserlohn, Hans-Böckler-Straße 65, Hotel „Brauer" (Keglerheim)

Minden-Lübbecke
Clubabend am 20. 3., 19 Uhr, Lübbecke, Hotel „Stadt Lübbekke", Niedertorfstraße 20, Themen: Besichtigung der Feuerwache Lübbecke, Beckerstraße/Gerbergasse und Vortrag: Die Unfallrettungskette und das Rettungswesen • Clubabend am 24. 4., 19.30 Uhr, Minden, Betriebshof der Mindener Kreisbahnen, Karlstraße 48, Thema: Verkehrsplanung in Minden und Umgebung

Olpe
Clubabend mit Filmvortrag über die Leistungen des ACE am 22. 4., 19 Uhr, Attendorn, Hotel „Rauch"

Osnabrück
Clubabend am 17. 4., 19.30 Uhr, Themen: Organspende, ja oder nein? sowie Filme zur Verkehrssicherheit, Schützenstraße, Gaststätte „Welling"

Rheine
Clubabend am 22. 4., 19 Uhr, Alter Lingener Damm, Gaststätte „Beverburg"

Siegen
Clubabend am 10. 4., 19 Uhr, Thema: Haftung und Versicherungsschutz im Schadensfall sowie Besonderheiten für die Mitnahme von Personen im eigenen Pkw und Fahrgemeinschaften zur Arbeitsstätte. Kreuztal-Buschhütten, Buschhüttener Straße 91, Turn- und Festhalle

Warstein
Clubabend am 17. 4., 19 Uhr, Am Mühlenbruch, Gaststätte „Bergklause"

Witten
Clubabend am 23. 4., 18 Uhr, Hans-Böckler-Straße, IG-Metall-Haus

ACE-REGION MITTE
Hans-Böckler-Straße 1
6800 Mannheim 1
Telefon (06 21) 2 73 60

Clubfahrt der Region Mitte nach Rumänien vom 10. bis 18. Mai. Nähere Informationen bei der Region Mitte. Anmeldeschluß: 15. April, die Teilnehmerzahl ist begrenzt.

Darmstadt
Clubabend am 21. 4., 18 Uhr, Darmstadt, Rheinstraße 50, DGB-Haus, Sitzungssaal • Clubabend am 22. 4., 18 Uhr, Groß-Gerau, Im Ankenrod 1, Gaststätte „Siedlerheim" • Clubabend am 23. 4., 18 Uhr, Rüsselsheim-Königstädten, Bismarckplatz 7, Gaststätte „Zur Krone" • Clubabend am 25. 4., 18 Uhr, Erbach/Odw., Bahnstraße 24, Gaststätte „Erbacher Hof"

Dillenburg
Mitgliederversammlung am 25. 3., 18 Uhr, mit einer Filmvorführung über Rumänien, Herborn-Burg, Bürgerhaus

Fulda
Mitgliederversammlung am 28. 3., 17.30 Uhr, mit einer Filmvorführung über Rumänien, Goethestraße 13, Kolpinghaus • Pannenkurs am 21. 4., 17 Uhr, Anmeldung beim DGB Fulda, Telefon (06 61) 7 10 44

Main-Kinzig
Mitgliederversammlung mit Filmvorführung am 26. 3., 16.30 Uhr, Hanau, Freiheitsplatz 6, Gewerkschaftshaus

Trier
ACE-Sprechstunde am 2. 4. und 30. 4., je 15 bis 17 Uhr, Petrusstraße 31, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, 1. Stock

Vogelsberg
Mitgliederversammlung mit Filmvorführung am 27. 3., 19.30 Uhr, Lauterbach, Steinweg 13, DGB-Büro

ACE-REGION SÜDWEST
Calwer Straße 17
7000 Stuttgart 1
Telefon (07 11) 22 14 47

Böblingen
Clubabend am 21. 3. und 9. 5., je 19.30 Uhr, Sindelfingen, IGM-Gewerkschaftshaus • ACE-Sprechstunden jeden Donnerstag, 15.30 bis 17.30 Uhr, Sindelfingen, IGM-Gewerkschaftshaus

Esslingen
Clubabend am 25. 3., 19.30 Uhr, Plochingen, Gaststätte „Waldhornbräu" • Clubabend am 28. 3., 19.30 Uhr, Nürtingen, „Waldheim"

Göppingen
Clubabend am 24. 3., 19.30 Uhr, Göppingen-Bartenbach, TSV-Gaststätte • Clubabend am 27. 3., 19.30 Uhr, Geislingen, Stuttgarter Straße 20, Hotel „Krone" • Clubabend am 22. 4., 19.30 Uhr, Göppingen-Bartenbach, TSV-Gaststätte • ACE-Sprechstunden jeden Freitag von 16 bis 18 Uhr, Ziegelstraße 43, DGB-Gewerkschaftshaus

Heilbronn
ACE-Sprechstunden jeden Montag von 15.30 bis 17.30 Uhr, Neckarsulm, Salinenstraße 9, IGM-Gewerkschaftshaus

Tübingen
Clubabend am 18. 3., 19.30 Uhr, „Wannen-Cafe" • Schulungsabend für Vertrauensleute am 21. 4., 19 Uhr, „Wannen-Cafe"

ACE-REGION SÜD
Schwanthalerstraße 64
8000 München 2
Telefon (0 89) 53 78 88

Ansbach
Clubabend mit dem neuen Regionalleiter Herbert Einreiner am 15. 4., 19.30 Uhr, Türkenstraße 37, Gaststätte „Fichte“ • Clubabend mit einem Vortrag der Polizei am 10. 6., 19.30 Uhr, Gaststätte „Fichte“

Augsburg
Clubabend alle vier Wochen am Donnerstag, je 19 Uhr: 3. 4., 29. 5., 26. 6., Sportleistungszentrum für Kegeln, Am Eiskanal

Erlangen
Clubabend am 19. 3., 20 Uhr, Erlangen-Wöhrmühle, Naturfreundehaus, Thema: Urlaubsfilm • Clubabend 16. 4., 20 Uhr, Naturfreundehaus Wöhrmühle, Thema: Erste Hilfe

Fürth
Clubabend am 1. 4., 19.30 Uhr, Steubenstraße 7, Gaststätte „Zapfenstreich“, Thema: Urlaubserinnerungen • Clubabend am 6. 5., 19.30 Uhr, Gaststätte „Zapfenstreich“, Thema: Verkehrsaufklärung • Himmelfahrtswanderung am 15. 5.

Ingolstadt
Clubabend am 20. 3., 19.30 Uhr, Paradeplatz 9, Gewerkschaftshaus

So hilft der ACE

31. 1. 1980. Die Ehefrau eines Mitgliedes erlitt während des Skiurlaubs in Italien einen Sportunfall. Die Ärzte ordneten eine Überführung im Ambulanzflugzeug an. Der von der Deutschen Rettungsflugwacht durchgeführte Repatriierungsflug ermöglichte in einem auf Sportunfälle spezialisierten Krankenhaus die bessere Heilung. Der ACE übernahm die anteiligen Transportkosten in Höhe von 2000 Mark. Die restlichen Kosten wurden durch den Vertrag mit der Deutschen Rettungsflugwacht abgedeckt.

Kempten
ACE-Sprechtag jeden vierten Donnerstag im Monat, von 14.30 bis 17.30 Uhr: 27. 3., 24. 4., 22. 5., 26. 6., DGB-Haus

Kulmbach
Mitgliederversammlung am 26. 3., 19.30 Uhr, Hans-Meiser-Straße 13, Gaststätte „Ohnemüller“

Landsberg/Lech
Clubabend am 17. 4.

Landshut
Mitgliederversammlung am 11. 4., 19 Uhr, Dingolfing, Gaststätte „Nothaft“, Marienplatz, Thema: Verhalten am Unfallort

Lauf
Clubabend am 17. 3., 20 Uhr, Gaststätte „Bahnhof“, rechts der Pegnitz, Thema: Verkehrsrecht (Dr. Güllich) • Clubabend am 21. 4., 20 Uhr, Gaststätte „Bahnhof“, rechts der Pegnitz, Thema: StVO (Landpolizei)

So hilft der ACE

1. 8. 1979. Unser Mitglied verstarb während des Urlaubs in Italien. Die Tochter reiste von zu Hause an und holte das Fahrzeug des Vaters und die Mutter ab. Der ACE erstattete die Reisekosten in Höhe von 236,50 Mark im Rahmen des Rückholdienstes.

Mühldorf
ACE-Sprechstunde am 1. 4., 14.30 bis 16.30 Uhr, Altötting, Rupertusstraße 12, Büro der IG Chemie

Naila
Clubabend am 17. 4., 20 Uhr, Schützenhaus

Nördlingen
Sprechstunde jeden zweiten Dienstag im Monat von 17 bis 19 Uhr: 8. 4., 13. 5., 10. 6., DGB-Jugendheim

Rosenheim
ACE-Sprechstunde, 18. 3., 15 bis 17 Uhr und 15. 4., 11 bis 13 Uhr, Brixstraße 2, DGB-Haus, Kleiner Saal • Clubabend mit Stammtischgespräch am 18. 3. und 15. 4., je 19 Uhr, Klepperstraße 18a, Gaststätte „Freie Turnerschaft“

Schwabach
Clubabend am 17. 4., 19 Uhr, Königsplatz, Gasthof „Goldner Stern“, Thema: ACE und Urlaub

Straubing
Frühschoppen mit Stammtischgespräch am 4. 5., 9.30 Uhr, Regensburger Straße, Gaststätte „Distlkeller“

Traunstein
ACE-Sprechstunde am 18. 3., 11 bis 13 Uhr, und am 15. 4., 15 bis 17 Uhr, Herzog-Friedrich-Straße 10a, DGB-Haus

Weilheim
Mitgliederversammlung mit aktuellen Fragen zum Straßenverkehr am 21. 3., 19.30 Uhr, Penzberg, Karlstraße 31, Gaststätte „Staltacherhof“

Wolfratshausen
Clubabend am 6. 5., 19.30 Uhr, Marienplatz 1, Rathaus, Thema: Urlaub 1980



Feuerlöscher

101 Feuerlöscher Permanent, 2 kg mit Prüfventil und Halter, DIN 14406 35,–

102 Feuerlöscher Gloria, 2 kg mit Prüfventil und Halter 35,–

Leuchten, Batterien

111 Warnblinkleuchte Daimon 417 Blinklicht und Arbeitsleuchte, o. Batterien (notwendig 5 x Art. 113 u. 1 x Art. 114) 34,50

112 Daimon Combi-Spot, Hand- und Signalleuchte, kraftvoller Scheinwerfer, gelbblinkende Signalleuchte, o. Batterien (notwendig 4 x Art. 113) 18,50

113 Daimon-Batterie Allkraft 1,50

114 Daimon-Batterien Normkraft, passend in Arbeitsleuchte Daimon 417 (Babyzelle) zwei Stück 1,40

115 Daimon-Sturmleuchte mit Gummimantel, o. Batterien (notwendig 2 x Art. 113) 10,50

116 Daimon-Handscheinwerfer, wasserdicht, schwimmfähig, o. Batterien (notwendig: 4 x Art. 113) 14,–

117 Daimon-Flutlicht-Leuchtstoffröhre, Adapterkabel für 12 Volt Autoanschluß o. Batterien (notwendig 8 x Art. 113) 51,–

Gurte, Kindersitze

122 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Sicherheitsgurte, 1 Paar 95,–
Fahrzeugtyp: ______

123 Römer-Britax Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4–12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50

124 Römer-Britax Kindersitz „Peggy", 1–4 Jahre 83,–

125 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Rücksitzgurt R 70 49,–

Sonstiges

130 Warndreieck WEGU 11,–

131 Warndreieck GEBRA 10,–

132 DEWECO Verbandkasten DIN 13164 23,–

133 DEWECO Verbandkissen DIN 13164, erhältlich in schwarz, braun und rot 25,–

134 Abschleppstange „Nr. Sicher" bis 2500 kg, für Fahrzeuge mit Abschleppöse und Anhängevorrichtung, TÜV-geprüft 61,50

135 APA-Starthilfekabel, 16 mm² Kupferader, 2 x 2,5 m Schnittlänge, TÜV-geprüft, mit Gebrauchsanleitung 17,50

136 APA-Abschleppseil nach DIN I, bis 1450 kg, mit 1 Scherenverschluß 10,50

137 APA-Abschleppseil nach DIN II, bis 2500 kg, mit 2 Scherenverschlüssen 17,–

138 APA-Magnethalter hält Gepäckstücke im Kofferraum 9,50

Bestellschein

ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50

2/80

ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

Name ______ | Kontoführende Bank/Postscheckamt ______

Vorname ______ | Postleitzahl/Ort ______

Straße/Nr. ______ | Konto-Nr. ______ Bankleitzahl ______

Postleitzahl/Wohnort ______ | Ort und Datum ______

Unterschrift für Bestellung ______ | Unterschrift für Lastschrift-Einzug ______

139 Ersatzwindschutzscheibe APA für alle Wagentypen 10,–

140 Kamel-Sicherheitskopfstütze, SK 2000, erhältlich in schwarz oder beige 33,–

141 Kamel-Lenkradhülle schwarz oder beige 6,–

142 Universal-Werkzeugset, 15tlg., Edelstahl 25,–

143 Klappspaten (Metall) 16,50

144 Hagus-Panorama- und Breitsicht-Innenspiegel 9,–

145 Hagus-Außenspiegel „Luchsauge" zum nachträglichen Anbau links/rechts 27,50

146 „Sirius"-Isolations- und Rettungs-Decke 6,–

147 Pannen- und Werkzeugkoffer, orange reflektierend, ohne Inhalt, 52×24×16 cm 18,–

149 Reifenpilot pumpt platte Reifen ohne Radwechsel auf 13,50

150 Winter-Set, bestehend aus: Klarscheibentuch, Türschloßenteiser, Antifrost für Scheibenwaschanlage, Enteiser-Spray und ACE-Eiskratzer 9,–

151 Metallplakette ACE zum Anschrauben oder Ankleben 3,50

152 D-Schild –,75

153 ACE-Ehrenplakette 4,50

154 RUD-Schneeketten Cortina Endlos, Garantie ohne Zeitbegrenzung, wendbar, Edelstahl, TÜV-geprüft, Blitzverschluß, problemlos montierbar. Genaue Reifengröße angeben! Preis pro Paar für alle gängigen Reifengrößen 152,50
Preis für Sondergrößen auf Anfrage

155 Erlau-Schneeketten Weltstar M, wendbar, TÜV-geprüft, leicht montierbar. Genaue Reifengröße angeben! Preis pro Paar für alle Größen 97,–

160 ACE-Eiskratzer 1,40

161 Reifendruckprüfer (MotoMeter) 8,–

162 Kompressionsdruckprüfer (MotoMeter) 37,50

165 Kabeltrommel (10 m) mit Steckdose und Leuchte, Brennenstuhl Brobusta SL 220 Volt 37,–

169 Fahrradabstandshalter 6,–

170 Farbiges Poster des ACE-Bernhardiners DIN A 3 1,–

171 Autositz-Vollbezug aus Lammfell (Rückenteil Stretch) Farbe cognac Größe 1 (Pkw-Typ angeben) 82,50

172 Autositz-Vollbezug wie Nr. 171, nur Größe 2 (Pkw-Typ angeben) 89,–

189 T-Shirt mit Bernhardiner, Kindergrößen 140–176 6,–

190 T-Shirt mit Bernhardiner, Erwachsenengrößen 36–56 9,–

191 ACE-Bernhardiner, (Textilfaser Dralon-Flor), sitzend, liegend oder stehend 23,–

192 Damenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau
☐ Größe 38 ☐ Größe 40 135,–

193 D-Lammfellweste wie 192
☐ Größe 42 ☐ Größe 44 145,–

194 D-Lammfellweste wie 192
☐ Größe 46 ☐ Größe 48 155,–

195 Herrenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau
☐ Größe 46 ☐ Größe 48 150,–

196 H-Lammfellweste wie 195
☐ Größe 50 160,–

198 Damenledergürtel (Rindleder), Spitzenqualität, 20 mm breit
Längen: ☐ 80 cm ☐ 85 cm ☐ 90 cm
Farben: ☐ Braun oder ☐ Schwarz
Schnalle: ☐ Silber oder ☐ Gold 17,–

200 Herrenledergürtel (Rindleder), Spitzenqualität, 25 mm breit 20,50
Längen: ☐ 85 cm ☐ 90 cm ☐ 95 cm
Farben: ☐ Braun oder ☐ Schwarz
Schnalle: ☐ Silber oder ☐ Gold

201 Herren-Wende-Ledergürtel aus Rindleder, (Braun-Schwarz), Spitzenqualität, 30 mm breit, Schnalle Gold 25,–
Längen: ☐ 85 cm ☐ 90 cm ☐ 95 cm

202 Auto-Fellkissen aus Lammfell 24,–

ACE-Kartenwerk

602 DDR, Transitstraßen, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen, Sehenswürdigkeiten 1:500 000 7,50

603 Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee 1:200 000 6,50

611 Schweiz-Tirol, Süddeutschland bis Oberitalien, Mailand–Venedig 1:400 000 7,50

612 Benelux, 1:500 000 mit Nord-Frankreich bis Paris 7,50

613 Oberbayern, Tirol, Dolomiten 1:200 000 6,50

614 Europa-Übersichtskarte, 1:3 500 000 7,50

621 Dänemark, Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze 1:300 000 7,50

622 Deutschland, Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin, Campingplätze 1:800 000 7,50

623 Österreich, 1:450 000 7,50

624 Griechenland, mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta 1:800 000 7,50

625 Spanien-Portugal, mit Balearen und Tanger 1:800 000 7,50

626 Alpen, Stuttgart–Ancona, Wien–Marseille und Rhônetal mit Steigungsangaben 1:800 000 7,50

627 Italien, Stuttgart–Sizilien mit Korsika und Sardinien mit Steigungsangaben 1:800 000 7,50

628 Frankreich, bis Köln–Brüssel, mit westlicher Schweiz, Sehenswürdigkeiten 1:800 000 7,50

629 Jugoslawien, Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten 1:800 000 7,50

Zubehör, das Sie brauchen

630 Skandinavien (Südnorwegen und -schweden, Dänemark), Schleswig–Trondheim 1:800000 7,50

631 Großbritannien mit Irland, 1:800000 7,50



Großraumkarte Deutschland mit sehenswerten Orten, Bauwerken, Naturdenkmälern, landschaftlich schönen Strecken, Ferienstraßen, Naturparks und Autobahn-Umleitungsstrecken 1:300000

632 Bl. 1 Schleswig-Holstein, Niedersachsen-Nord 7,–

633 Bl. 2 Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen-Süd 7,–

634 Bl. 3 Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland 7,–

635 Bl. 4 Baden-Württemberg 7,–

636 Bl. 5 Bayern 7,–

637 Bl. 1–5 im Set (in Plastikhülle) 30,–

641 Kümmerli und Frey, Straßenatlas, Format A 4 4,80

642 Shell-Reiseatlas (mit ACE-Schutzeinband) 16,80

643 Europa-Camping- und Caravaning-Führer 80 81 (lieferbar ab April) 12,–

644 Großer Autoatlas 80/81 International (mit ACE-Schutzeinband) 33,–

645 Der große Shell-Atlas 80/81 (mit ACE-Schutzeinband) 36,–

646 Das große Shell-Reisebuch Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 36,–

647 Mairs Freizeit- und Ferien-Atlas Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 29,80

648 Großer Alpenstraßenführer, Denzel 36,–

655 DSV-Ski-Atlas 80/81 35,–

662 Formularheft 2,–

STERN-Sprachführer

670

- ☐ Spanisch
- ☐ Italienisch
- ☐ Französisch
- ☐ Englisch
- ☐ Portugiesisch
- ☐ Dänisch
- ☐ Norwegisch
- ☐ Schwedisch
- ☐ Tschechisch
- ☐ Rumänisch

je 2,80

Alle Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Sicherheitsgurte, Kindersitze, Ski-Atlas und die Auto-Atlanten versenden wir porto- und verpackungsfrei, bei den anderen Artikeln wird Porto und Verpackung berechnet. Zu üblichen Preisen besorgen wir auch alle anderen derzeit gehandelten Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer.



123 Römer-Britax Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4–12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50



124 Römer-Britax Kindersitz „Peggy", 1–4 Jahre 83,–



112 Daimon Combi-Spot 18,50
115 Daimon-Sturmleuchte 10,50
116 Daimon-Handscheinwerfer 14,–



192–196 Damen- und Herrenlammfellwesten 135,– bis 160,–



643 Campingführer 80/81 12,–
644 ACE-Autoatlas 80/81 33,–



171 u. 172 Autositz-Vollbezug



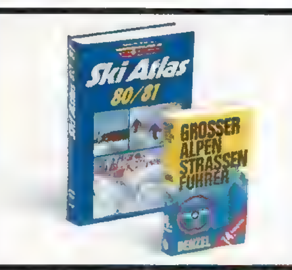
136 APA-Abschleppseil DIN I bis 1450 kg 10,50
137 APA-Abschleppseil DIN II bis 2500 kg 17,–



149 Reifen-Pilot 13,50
161 Reifendruckprüfer 8,–



602–631 ACE-Kartenwerk



648 Großer Alpenstraßenführer Denzel 36,–
655 DSV-Ski-Atlas 80/81 35,–



189 T-Shirt Größe 140–176 6,–
190 T-Shirt Größe 36–56 9,–
191 ACE-Bernhardiner 23,–



135 APA-Starthilfekabel 17,50



134 Abschleppstange „Nr. sicher" 61,50
139 Ersatzwindschutzscheibe 10,–

Warum ist Rechtsschutz so wichtig?

Der Unfall eines ACE-Kollegen zeigt die Konsequenz auf

Das ACE-Mitglied Sch. befuhr mit seiner Ehefrau im Wagen die dreispurig ausgebaute Hunsrückhöhenstraße von K. nach Pf. Er überholte auf der in seiner Fahrtrichtung freigegebenen mittleren Fahrspur mit mäßiger Geschwindigkeit einen Lastzug. Während des Überholvorganges kam auf eben dieser mittleren Fahrspur ein Personenkraftwagen in zügiger Fahrt entgegen. Es kam zu einem Frontalzusammenstoß mit folgenschweren Auswirkungen.

Der Unfallgegner unseres Mitgliedes Sch. verstarb an den erlittenen Unfallfolgen. Frau Sch. als Beifahrerin unseres Mitgliedes trug, neben schweren Verletzungen, die sie für mehrere Monate ans Krankenhaus fesselten, eine Querschnittslähmung davon. Kollege Sch. selbst erlitt mehrere Knochenbrüche und andere Verletzungen, die einen längeren Klinikaufenthalt erforderlich machten. Er und seine Frau hatten beide die Sicherheitsgurte angelegt, sonst wären die Unfallfolgen sicherlich noch schlimmer gewesen. Die am Unfall beteiligten Fahrzeuge hatten Totalschaden.

Wie oft in solchen Fällen, kam dann für das ohne eigenes Verschulden verunglückte Ehepaar noch die Sorge hinsichtlich der Abdeckung der Gesundheitsschäden sowie der finanziellen Schäden dazu. Während die Kfz-Haftpflichtversicherung des Unfallgegners Teilbeträge zur Abdeckung von unstrittig festgestellten Kosten schließlich innerhalb von eineinhalb Jahren erstattet hatte, ging es im Streit mit der Versicherung um die Höhe eines Schmerzensgeldes für die Ehefrau Sch., um einen Schadenersatz wegen der Beeinträchtigung des Haushaltes, die Erstattung von Pflege- und Hilfskosten sowie um Zahlung einer Rente.

Darüber war trotz größter außergerichtlicher Bemühungen mit der Versicherung keine Einigung zu erzielen, so daß diese Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden mußten. Durch seine ACE-Mitgliedschaft in der Beitragsgruppe 4 hatte der Kollege Sch. Anspruch auf den Verkehrs-Rechtsschutz der Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung. Ein versierter Rechtsanwalt nahm seine Interessen bzw. die seiner Ehefrau gegenüber der gegnerischen Haftpflichtversicherung wahr und reichte Klage auf Erfüllung der Ansprüche der Eheleute ein. Der Streitwert lag bei rund 150000 Mark. Das Kostenrisiko für die Rechtsschutzversicherung lag allein für die erste Instanz bei knapp 15000 Mark.

Vor Gericht zeigte sich die beklagte Haftpflichtversicherung einsichtiger. Nach Ablauf von drei Monaten konnte im Einvernehmen beider Parteien ein Vergleich geschlossen werden. Dem Ehepaar Sch. wurde eine Entschädigungssumme von 160000 Mark zugesprochen. Die Beklagte hat darüber hinaus die Kosten des Verfahrens übernommen.

Am Beispiel dieses besonders bedauernswürdigen Falles hat sich einmal mehr gezeigt, wie wichtig für den Betroffenen die Mitgliedschaft im ACE und damit verbunden die Verkehrs-Rechtsschutzversicherung der Volksfürsorge Rechtsschutz war. Ohne diesen Schutz wäre wahrscheinlich bei dem Ehepaar Sch. zu den bedauerlichen Gesundheitsschäden noch eine empfindliche finanzielle Not hinzugekommen. Franz Westhauser

Nachfrist für Werber

Mit Jahresende ist auch die Werbeaktion 1979 beendet worden. Die abgerufenen Prämien wurden den Werbern geliefert. Wir wünschen allen Werbern viel Freude an den Sachprämien und danken auch jenen, die stillschweigend auf eine Werbeprämie verzichtet haben. Es ist gut zu wissen, daß der ACE so viele Freunde hat, die erkannt haben, daß jede Mark unseren Mitgliedern als Leistung zugute kommt.

Jeder Werber, der nur vergessen hat, seine Prämie abzurufen und das noch nachholen möchte, sollte sich schnell an uns wenden. Wir haben eine **Nachfrist bis zum 20. April 1980** gesetzt. Bis dahin können wir noch je 1979 getätigter Werbung 10 Mark vergüten. Meldungen erbitten wir an die ACE-Hauptverwaltung, Abt. Werbung, Schmidener Straße 233, 7000 Stuttgart 50.

Rechtzeitige Beitragszahlung sichert Leistungen

Der ACE als gewerkschaftlicher Verkehrsbund kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Viele Mitglieder konnten mit Rat und tatkräftiger Hilfe unterstützt werden. Das zeigen zahlreiche dankbare Zuschriften. Leistungen können aber nur dann gewährt werden, wenn die Mitglieder ihren Jahresbeitrag rechtzeitig einzahlen, damit der Versicherungsschutz bestehen bleibt.

Jedes Jahr muß aber doch ein kleiner Teil der ACE-Mitglieder an die Beitragszahlung erinnert werden. Dadurch entstehen nicht unerhebliche Kosten, die vermieden werden könnten. Bitte beachten Sie dazu folgende Hinweise:

❶ Zahlen Sie Ihren Jahresbeitrag pünktlich und mit den vorgedruckten Zahlungsbelegen ein!

❷ Wenn Sie uns zum Einzug des Beitrages per Lastschrift ermächtigt haben, zahlen Sie bitte den Beitrag nicht nochmals ein!

❸ Sollten Sie Ihren Beitrag verspätet eingezahlt haben und Sie bekommen trotzdem eine Erinnerung, beachten Sie bitte das auf dem Formular ausgedruckte Datum, bis zu dem die wir die Zahlungseingänge verbucht hatten!

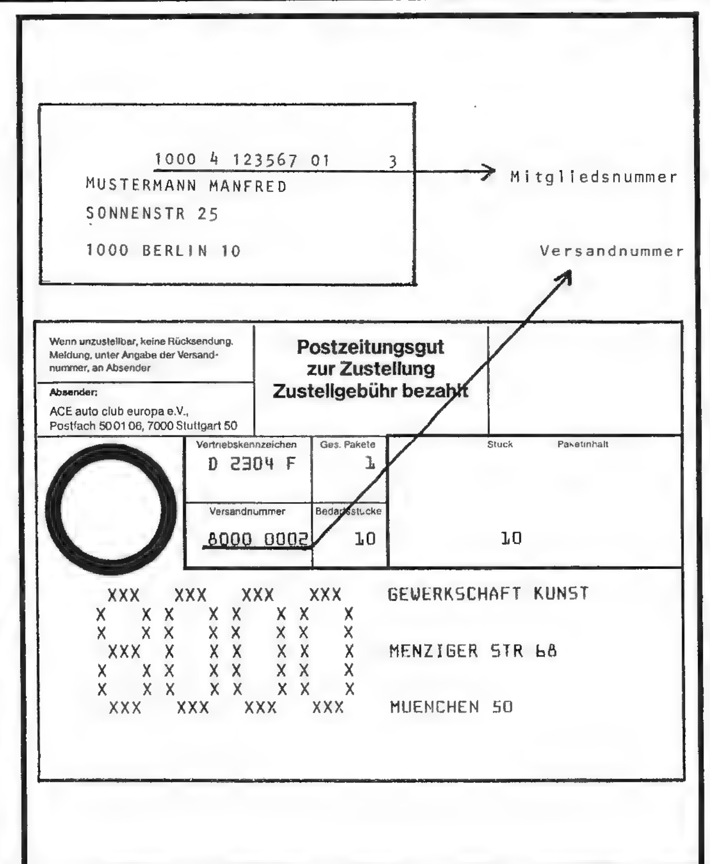
❹ Sie haben uns zur Abbuchung des Beitrages ermächtigt und es ist nicht abgebucht worden. Das kann mehrere Gründe haben: Die Einzugsermächtigung hat uns nicht oder zu spät erreicht. Ihre Bankverbindung hat sich geändert und Sie haben uns dies nicht oder verspätet mitgeteilt. In diesen Fällen geben Sie uns bitte noch einmal eine Ermächtigung und vermerken Sie darauf, daß der Beitrag für das laufende Mitgliedsjahr noch abgebucht werden soll. Zahlen Sie dann aber bitte den Beitrag nicht ein!

❺ Sie haben Ihren Beitrag längere Zeit vor dem in der Erinnerung ausgedruckten Datum mit einem unserer Formulare eingezahlt: Hier müssen wir Sie bitten, bei dem Geldinstitut oder dem Postamt, bei dem Sie eingezahlt haben, einen Suchantrag zu stellen. Wir können dies leider nicht für Sie übernehmen, da der Antrag vom Einzahler gestellt werden muß.

Bitte haben Sie Verständnis für diese Hinweise. So können unnötige Arbeit, Kosten und evtl. auch zusätzlicher Ärger erspart bleiben.

Der Computer braucht Sie!

Keine Anschrift für den Versand Ihrer Clubzeitschrift ACE Lenkrad wird heute noch mit der Schreibmaschine oder gar von Hand geschrieben. Vielmehr erstellt der Computer alle Etiketten automatisch. Was er jedoch nicht auf Knopfdruck schafft, sind Adressenänderungen. Das kann er nur, wenn ihn unsere Kolleginnen und Kollegen richtig „füttern". Dazu brauchen wir Ihre Mithilfe. Bitte teilen Sie uns jede Adressenänderung umgehend mit und vergessen Sie nicht, die Mitgliedsnummer bzw. Versandnummer anzugeben. Sie finden beides auf den Lenkrad- bzw. Paketaufklebern. Oder noch besser: Aufkleber ausschneiden, auf Postkarte aufkleben, neue Adresse mit draufschreiben – und ab geht die Post an: ACE-Hauptverwaltung, Abteilung Inkasso, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50. Besten Dank!



Anschriftenänderung

Mitgliedsnummer

Name ____________

bisherige Anschrift:

Straße, Hs.-Nr. ____________

PLZ, Ort ____________

neue Anschrift:

Straße, Hs.-Nr. ____________

PLZ, Ort ____________

Zustellpostamt ____________

(Bitte einsenden an ACE-Hauptverwaltung, Abt. Inkasso, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50)

auto club ACE europa

Aufnahme-Antrag

für den ACE Auto Club Europa e. V., Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50

		DM	DM
☐	**Gruppe 1**		
	ACE-Clubbeitrag		**38,–**
☐	Gruppe 2		
	ACE-Clubbeitrag		38,–
	+ Versicherungsprämie:		
	Kraftfahrt-Pannenversicherung		10,–
	Gruppenbeitrag		48,–
☐	Gruppe 3		
	ACE-Clubbeitrag		38,–
	+ Versicherungsprämien:		
	Verkehrs-Rechtsschutzversicherung	58,–	
	Verkehrs-Unfallversicherung	2,–	
	Versicherungsprämien	60,–	60,–
	Gruppenbeitrag		98,–
☐	Gruppe 4		
	ACE-Clubbeitrag		38,–
	+ Versicherungsprämien:		
	Verkehrs- Rechtsschutzversicherung	58,–	
	Verkehrs-Unfallversicherung	2,–	
	Kraftfahrt-Pannenversicherung	10,–	
	Versicherungsprämien	70,–	70,–
	Gruppenbeitrag		108,–

Gewünschtes ankreuzen.

Die zur ordnungsgemäßen Erfüllung unserer Vertragsverhältnisse erforderlichen personenbezogenen Daten der Mitglieder werden in Dateien gespeichert. Die Einhaltung der Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes – BDSG – wird zugesichert.

Ich beantrage ab ____________ die Mitgliedschaft im ACE

Name Vorname

Straße und Hausnummer

PLZ Wohnort

geboren am Mitglied welcher DGB-Gewerkschaft

Zum Abschluß der Versicherungen erteile ich die entsprechende Vollmacht. Gleichzeitig ermächtige ich die ACE-Wirtschaftsdienst GmbH widerruflich zu Lasten meines bei untengenanntem Geldinstitut geführten Kontos jeweils bei Fälligkeit den ACE-Beitrag gemäß Beitragsordnung mittels Lastschriftbeleg einzuziehen.

Geldinstitut/ggf. Zweigstelle

PLZ Ort

Konto-Nr. Bankleitzahl

Ort und Datum **Unterschrift**

Aufgenommen durch:

Name Vorname

Straße und Hausnummer PLZ Wohnort

Geldinstitut Konto-Nr.


auto club
ACE
europa
... sogar das ist beim ACE im 38 Mark Clubbeitrag drin!
Da ist weder Aufnahmegebühr extra zu bezahlen, noch Schutzbriefe für Inland- und Ausland! Hilfe durch die Deutsche Rettungsflugwacht inclusive Clubzeitschrift ACE Lenkrad (zweitgrößte Auto-Publikumszeitschrift in Deutschland). Alles in den 38 Mark schon drin! Wir meinen, es gibt trotz unserer halben Million ACE-Clubmitglieder immer noch zuwenig Kollegen die das wissen und deshalb woanders zuviel bezahlen. Wobei es leicht zu beweisen ist, daß unsere Leistungsvielfalt lückenlos, beispielhaft, einmalig ist.
-hier wird nicht an der Leistung gespart, sondern an Ihrem Geld!
auto club
ACE
europa



...und Bargeld lacht für jede neue Mitglieds-Werbung

Unser 38 Mark Leistungspaket:

1. **Kfz-Rückholdienst aus dem Ausland bei Ausfall des Fahrzeuges oder des Fahrers.**
2. **Kfz-Rückholdienst im Inland bei Ausfall des Fahrers oder des Fahrzeuges.**
3. **Fahrtkostenbeihilfe für Mitglieder und Angehörige bei Fahrzeugunfall im Urlaub.**
4. **Krankenrücktransport aus dem Ausland.**
5. **Rückflug aus dem Ausland für Mitglied und Familienangehörige.**
6. **Kreditschutz im Inland und Ausland bis zu DM 3.500,--.**
7. **Ersatzteileversand ins Ausland.**
8. **Hilfe bei Totalschaden und Fahrzeugverlust im Ausland.**
9. **Beihilfen für Hilfeleistungen bei Verkehrsunfällen bis zu DM 1.000,--.**
10. **Beihilfe bei Wildschäden.**
11. **Beihilfe bei Glasbruchschäden.**
12. **Kostenlose Pannenhilfe oder Kostenersatz bis zu DM 40,--.**
13. **Kostenlose touristische Beratung.**
14. **Atlanten, Auto- und Tourenkarten durch ACE-Kartenwerk Europa zu Vorzugspreisen.**
15. **Benzingutscheine für die Reiseländer.**
16. **ACE-Reisedienst, Vermittlung von Auto-, Bahn- und Flugreisen sowie Ferienhäuser überall in Europa zu günstigen Preisen.**
17. **ACE Lenkrad Clubzeitschrift.**
18. **Kostenlose Informationsschriften. Kurse zur Verkehrssicherheit. ACE-Sicherheitstraining in Spezialkursen. Pannen- und Erste-Hilfe-Kurse. Technische Prüfdienste. Beratungsdienst über technische Fragen. Sicherheitszubehör durch den ACE zu günstigen Mitgliederpreisen.**
19. **Haftunterstützung.**
20. **Rechtshilfe.**
21. **Keinen Pfennig extra für Schutzbriefe. Bei uns ist alles schon drin. Mitgliedsausweis gilt für Inland, Ausland und selbstverständlich auch für die DDR.**

...und das Autofahrer-Ruhekissen für 10 Mark extra: ACE Kraftfahrt-Pannenversicherung

Diesen Schutz zu diesem Preis gibt es nur im ACE!
Für weniger als 3 Pfennig pro Tag sind Sie versichert gegen Pannen egal wie oft, egal wo. In ganz Europa und in den außereuropäischen Mittelmeerstaaten! Versichert ist jedes Fahrzeug (incl. Anhänger oder Caravan) das auf das Mitglied zugelassen ist. Auch Zweitfahrzeuge! Bergungskosten in voller Höhe. Voller Ersatz der Abschleppkosten zur nächsten Fachwerkstatt (egal wer schleppt oder hilft). Pannenhilfe bis 50 Mark... **was sagen Sie jetzt! Für glatte 10 Mark!**

10 Mark für den Werber oder für die Gemeinschaftskasse sind der Lohn für Ihre Hilfe, anderen Kollegen Geld zu sparen. Bitte, fordern Sie ausführliches Informationsmaterial und Mitgliedsanträge an.

Exclusiv für Gewerkschaftsmitglieder... denn ein Club für jedermann kann nicht so preiswert sein!

ACE-der Autoclub der Gewerkschaften im DGB.

ACE-Werbecoupon:

☐ Senden Sie mir bitte die notwendigen Unterlagen für Mitgliederwerbung.
☐ Informieren Sie mich bitte über weitere Versicherungsmöglichkeiten im ACE.

Einsenden an
ACE auto club europa e.V.
Postfach 500106
7000 Stuttgart 50

Name:

Straße:

PLZ, Ort:

Mitgliedsnummer:

Datum:

Unterschrift:

In Zusammenarbeit mit dem ACE und der Gewerkschaft ÖTV führt die GUV – Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe am Samstag/Sonntag, dem 17./18. Mai 1980, in Wuppertal auf dem Karnaper Platz ein Kraftfahrer-Geschicklichkeitsturnier durch. Berufskraftfahrer zeigen hier der Öffentlichkeit, mit welcher Präzision sie schwere Fahrzeuge lenken und sicher über den Parcours bringen.

Mit der gleichen Zuverlässigkeit, die sie tagtäglich als Partner im Verkehr beweisen, lenken sie vor dem verblüfften Publikum millimetergenau Sattelzüge, Omnibusse usw. in die gewünschte Richtung. Sie legen damit den Beweis für ihren ständigen Beitrag zur Straßenverkehrs-Sicherheit vor.

Bewerbungen sind noch möglich. Mitglieder der DGB-Gewerkschaften richten ihre Teilnahmewünsche an die ACE-Geschäftsstelle Wuppertal, Turnierleitung, Morianstraße 45, 5600 Wuppertal 1.

Die Meldegebühr beträgt 7,50 Mark. Angehörige von Startern können am Pkw-Wettbewerb kostenlos teilnehmen.

Folgende Disziplinen sind ausgeschrieben:

1. Lkw-Solo-Fahrzeuge
2. Gliederzüge
3. Sattelschlepper
4. Omnibusse
5. Mannschaften
(Als Mannschaft gelten mindestens je fünf Teilnehmer.)

Neben den von der GUV gestifteten Pokalen werden in den fünf Wettbewerben wertvolle Sachpreise ausgegeben.

Aus diesem Anlaß werden auf Wunsch natürlich durch den ACE Sehtests und Beleuchtungskontrollen durchgeführt.

Übrigens: Die GUV nimmt noch Gewerkschaftsmitglieder auf, denn der Kraftfahrer braucht den Schutz am Lenkrad.



GUV veranstaltet Geschicklichkeitsturnier

Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe im DGB Hauptverwaltung
7000 Stuttgart 1 Calwer Straße 17 Telefon (07 11) 22 59 28

Teilnahmeerklärung/Einzugsermächtigung

Bitte an die nächste Geschäftsstelle einsenden

Ab ____________ beantrage ich meine Teilnahme an der Betreuung durch die Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe, nach Maßgabe ihrer Unterstützungsordnung.

☐ Jahresbeitrag 25,– DM (mit berufsbezogenem Verkehrs-Rechtsschutz) * nach § 2 der Unterstützungsordnung
oder
☐ Jahresbeitrag 16,– DM (ohne berufsbezogenen Verkehrs-Rechtsschutz) * nach § 2 Ziff. 2, Buchst. d) bis i) der Unterstützungsordnung

* Zutreffendes ankreuzen

Persönliche Angaben (bitte Druckschrift)

Name ____________ Vorname ____________

geboren am ____________

Straße und Hausnummer ____________

Postleitzahl und Wohnort ____________

Mitglied welcher DGB-Gewerkschaft ____________

Hiermit ermächtige ich die ACE-Wirtschaftsdienst GmbH widerruflich, zu Lasten meines bei nachstehendem Geldinstitut geführten Kontos, jeweils bei Fälligkeit, den satzungsgemäßen GUV-Jahresbeitrag mittels Lastschriftbeleg einzuziehen.

Weist mein Konto die erforderliche Deckung nicht aus, ist das kontoführende Geldinstitut nicht zur Zahlung verpflichtet.

Geldinstitut ____________

Bankleitzahl ____________

Konto-Nr. ____________

Datum ____________ Unterschrift des Antragstellers

Aufgenommen durch (bitte Druckschrift) **Werbeprämie 3,– DM**

Name ____________

Anschrift ____________

Konto-Nr. ____________ Bankleitzahl ____________

Geldinstitut ____________

Rechtzeitig die Uhren stellen:

Fast Einigkeit bei der Sommerzeit

Beinahe hätten es die Europäer diesmal geschafft, eine einheitliche harmonische Entscheidung zu treffen. Nur wenige Länder fehlen noch und von der Türkei bis nach Irland, von Finnland bis Portugal hätte Europa die gleiche Sommerzeit. Sie würde Fahr- und Flugplanern das Leben wesentlich erleichtern. Damit der Reisende nicht ein Chaos erlebt, leisten diese derzeit Beachtliches: Zwar soll es nach dem Stand der jüngsten Informationen aus dem Europarat in 17 europäischen Ländern eine einheitliche Sommerzeit geben. Nur 13 von 27 Ländern in Europa schalten jedoch wie die Bundesrepublik am 6. April morgens um 2 Uhr um eine Stunde vor und am 27. September wieder um eine Stunde zurück. Wer die Tabelle mit den Uhrzeiten für den Sommer 1980 genauer betrachtet, stellt fest, daß 14 Staaten eine abweichende Regelung haben. Wenn dort, wie beispielsweise in Griechenland, die Sommerzeit sechs Tage früher beginnt und zwei Tage später endet, dann sind die Planer oft vor unlösbare Probleme gestellt. Zwischen dem 6. April und dem 28. September wird es nicht nur das Kuriosum geben, daß Schiffspassagiere auf dem Bodensee künftig ähnlich wie auf Langstrekkenflügen eine Stunde gewinnen oder verlieren, manch einer wird auf dem Bahnhof oder Flughafen eine oder zwei Stunden mehr „Freizeit" haben, weil er keinen Anschluß findet.

Zeitinseln bleiben vorerst noch die Schweiz (nach neuesten Beschlüssen des Nationalrats-Ausschusses will sie 1981 angleichen) und Jugoslawien. Auch in Großbritannien, Irland und Portugal gilt die gleiche Zeit. Wenn es in der Bundesrepublik also 12 Uhr mittag ist, zeigen die Uhren dort erst auf 11. In den fünf osteuropäischen Ländern UdSSR, Rumänien, Bulgarien, Griechenland und Türkei wird die Uhr gar um 2 Stunden vorgestellt.

Bei Reisen in diese Länder empfiehlt die Bundesbahn gesonderte Nachfrage. Das gleiche gilt für Fernreisen. Auch die Flugpläne ändern sich entsprechend.

Um Ärgernis und Frustration der Reisenden und Nachteile auf dem Verkehrssektor zumindest im europäischen Raum zu vermeiden, hat sich das Europa-Parlament konsequent für eine Harmonisierung der Sommerzeit eingesetzt. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses Horst Seefeld, SPD-MdB, verlangte im Dezember eine weitere Anstrengung.

Einen Überblick über die Regelung der Sommerzeit in den europäischen Ländern gibt die nebenstehende Tabelle.

Land	Zeitraum	Zeit
Albanien	1. 5. – 30. 9.	MEZ + 1 Stunde
Belgien	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Bulgarien	1. 5. – 31. 9.	MEZ + 2 Stunden
BR Deutschland	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Dänemark	6. 4. – 1. 10.	MEZ + 1 Stunde
DDR	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Finnland	ganzjährig	MEZ + 1 Stunde
Frankreich	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Griechenland	31. 3. – 29. 9.	MEZ + 2 Stunden
Großbritannien	16. 3. – 26. 10.	MEZ
Jugoslawien	ganzjährig	MEZ
Irland	16. 3. – 26. 10.	MEZ
Italien	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Luxemburg	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Malta	20. 4. – 21. 9.	MEZ + 1 Stunde
Niederlande	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Norwegen	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Österreich	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Polen	1. 4. – 30. 9.	MEZ + 1 Stunde
Portugal	30. 3. – 28. 9.	MEZ
Rumänien	1. 4. – 10. 10.	MEZ + 2 Stunden
Schweden	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Schweiz	ganzjährig	MEZ
Spanien	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde
Tschechoslowakei	1. 4. – 30. 9.	MEZ + 1 Stunde
Türkei	ganzjährig	MEZ + 2 Stunden
Ungarn	6. 4. – 28. 9.	MEZ + 1 Stunde

Rundwanderführer gibt es von diesen Wandergebieten:

Deutschland

Albrandweg/Bopfingen – Tuttlingen (2) – Allgäu und Kleines Walsertal (2) – Altmühltal (2) – Ammersee/Starnberger See (2) – Bayerischer Wald (2) – Berchtesgadener Land (2) – Bergisches Land (2) – Berlin (2) – Bodensee (2) – Eifel Nord (2) – Eifel Süd (2) – Zwischen Ems und Weser (2) – Fichtelgebirge (2) – Fränkische Schweiz (2) – Hamburg (2) – Harz (2) – Hohenlohe (2) – Holsteinische Schweiz (2) – Hunsrück (2) – Isartal (2) – Kaiserstuhl/Markgräfler Land (2) – Kurhessen-Waldeck (2) – Lauenburg-Lübeck (2) – Lüneburger Heide (1) – Mittelrhein (2) – Münsterland (2) – Niederrhein (2) – Nordfriesland (2) – Oberbayern (2) – Oberhessen (2) – Obermaintal (2) – Oberpfälzer Wald (2) – Oberschwaben (2) – Odenwald (2) – Ostsee 1: Lübeck-Kiel (2) – 2: Kiel-Flensburg (2) – Pfälzer Wald (2) – Rhön (2) – Ruhrgebiet (2) – Saarland (2) – Sauerland (2) – Schönbuch (2) – Schwäbische Alb (Ost) (2) – Schwäbische Alb (West) (2) – Schwäbischer Wald (2) – Kletterführer Schwäbische Alb (4) – Schwäbisches Rundwanderbuch (3) – Schwarzwald Nord (2) – Schwarzwald Mitte (2) – Schwarzwald Süd (2) – Spessart (2) – Steigerwald (2) – Wandern um Stuttgart (2) – Südwest Alb (2) – Taunus (2) – Tegernsee-Chiemgau (2) – Teutoburger Wald (2) – Unterland, Württemberg (2) – Vorallgäu, West (2) – Werdenfelser Land (2) – Weserbergland (2) – Zwischen Weser und Elbe (2) – Westerwald (2) – Wiehengebirge (2).

Österreich

Kärnten (2) – Salzkammergut (2) – Wienerwald (2)

Schweiz

Aargau (3) – Appenzeller Land (2) – Bern-Mittelland (3) – Berner Oberland (3) – Freiburger Land (3) – Neuenburg (3) – Tessin (2) – Tessin (3)

Belgien-Frankreich

Hohes Venn (2) – Lothringen (2) – Vogesen, Nord und Mitte (2) – Vogesen, Süd (2)

Italien

Dolomiten (2) – Südtirol (2)

Preisgruppen

(1) = 9,80 DM
(2) = 12,80 DM
(3) = 13,80 DM
(4) = 14,80 DM

Die oben genannten Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Porto und Verpackung werden separat berechnet.

Für die Reise

Zu den Urlaubsvorbereitungen gehört auch die Vorsorge gegen Ärger, den Sie gerade auf der Reise nicht gebrauchen können und der zudem noch teuer werden kann. Mit der ACE-Reiseversicherung der Volksfürsorge kommen Sie nicht in finanzielle Bedrängnis. Sie können beruhigt Urlaub machen, wenn Sie die

- **Reisegepäck-,**
- **Reiseunfall- und**
- **Reisehaftpflicht-Versicherung**

abgeschlossen haben. Die Versicherung beginnt, sobald Sie die Wohnung verlassen haben, um die Urlaubsreise anzutreten, frühestens um 0.00 Uhr des Tages, der der Einzahlung der Gesamtprämie folgt. Sie gilt bis zur Rückkehr in Ihre Wohnung, längstens aber 30 Tage ab Versicherungsbeginn.
Die ACE-Reiseversicherung umfaßt bei einer Prämie von 18 Mark je Person: **Reisegepäck-Versicherung,** Versicherungssumme 3000 Mark je Person. **Reiseunfall-Versicherung,** Versicherungssummen für Kinder vom vollendeten ersten bis zum vollendeten 14. Lebensjahr bis zu 4000 Mark für Bestattungskosten, 40000 Mark für den Invaliditätsfall, 500 Mark für Bergungskosten; für Personen ab dem vollendeten 14. Lebensjahr 20000 Mark für den Todesfall, 40000 Mark für den Invaliditätsfall, 500 Mark für Bergungskosten. **Reisehaftpflicht-Versicherung,** Deckungssummen für den einzelnen Reiseteilnehmer je Schadensereignis 2000000 Mark für Personenschäden, begrenzt auf 500000 Mark für die einzelne verletzte Person, 200000 für Sachschäden.
Den Reiseversicherungs-Antrag gibt es in jeder ACE-Geschäftsstelle.

Karl Ritzinger im Ruhestand

Der Leiter der ACE-Region Süd in München, Karl Ritzinger, ist mit dem 31. Dezember 1979 aus gesundheitlichen Gründen beim ACE ausgeschieden. Der gebürtige Münchner setzte sich seit 1956 im Rahmen seiner Tätigkeit bei der Gewerkschaft ÖTV für die Belange seiner bayerischen Mitbürger im öffentlichen Dienst mit ganzer Kraft ein. Dort hatte er erstmals Berührung mit Berufskraftfahrern, die sich gegen die möglichen Folgen ihrer gefahrengeneigten Tätigkeiten in der GUV zusammengeschlossen hatten. 1962 wechselte er als Geschäftsführer zur damaligen GUV-Außenstelle in München. Nach der Überleitung der mit ihrem Privatfahrzeug in der GUV versicherten Gewerkschaftsmitglieder in den ACE wurde Kollege Ritzinger Geschäftsstellenleiter und später Leiter der ACE-Region Süd.
Seinem unermüdlichen Einsatz ist es zu verdanken, daß die Region Süd heute weit mehr als 50000 ACE-Mitglieder betreuen kann. Eine seiner vornehmsten Aufgaben sah Kollege Ritzinger darin, die ACE-Mitglieder in der Kreisarbeit zu aktivieren und ihren Gemeinsinn zu fördern. Dafür sind ihm die vielen Kolleginnen und Kollegen in den zahlreichen ACE-Kreisen der Region Süd dankbar.
Für den vor ihm liegenden neuen Lebensabschnitt nimmt Kollege Ritzinger unsere besten Wünsche für einen geruhsamen Lebensabend mit auf den Weg. Wir wünschen viele Jahre im Kreise seiner Familie bei besserer Gesundheit und sagen Dank für die gute gemeinsame Vergangenheit mit der Hoffnung auf eine ebenso gute Zukunft.

ACE-Kreuzfahrten im Mittelmeer

Der ACE-Reisedienst bietet in dieser Saison Kreuzfahrten im Mittelmeer auf der „MS Illiria“ an (in Zusammenarbeit mit der Firma Hetzel). Sie haben die Auswahl: Mit dem Schiff werden Ziele in den Ländern Bulgarien, Frankreich, Gibraltar, Griechenland, Israel, Italien, Jugoslawien, Malta, Marokko, Portugal, Spanien, Tunesien, Türkei und Zypern angesteuert.
Die Dauer der Kreuzfahrt können Sie wählen: Haben Sie wenig Zeit, entscheiden Sie sich für die „Kurzen“ und kreuzen dann vier, sechs oder sieben Tage. Wollen Sie es auskosten, so hat der ACE auch 12- und 17-Tage-Kreuzfahrten im Programm. (Insgesamt 19 Auswahltermine von Mai bis Oktober).
Wer mehr über gut organisierte Kreuzfahrten wissen will, kann den Sonderprospekt „Kreuzfahrten 1980“ anfordern bei der ACE-Reisedienst GmbH, Schmidener Straße 233, 7000 Stuttgart 50, Tel. 0711/5067-240-243.

So hilft der ACE

26. 10. 1979. Während eines Skiurlaubs in Tirol verunglückte ein Kollege, er mußte das Krankenhaus Meran aufsuchen. Nach seiner späteren Entlassung wurde er im Krankenwagen nach Deutschland zurückgefahren. Da die Krankenkasse die Kosten nicht übernimmt, erstattete der ACE den Krankenrücktransport aus dem Ausland, in diesem Fall Transportkosten in Höhe von 13400 Mark.

Mitteilungen

Neue Namen

Die ACE-Kreisclubs melden anläßlich von Vorstandswahlen und Neugründungen Personalveränderungen. Hier die neuesten Namen aus den Clubs in der Reihenfolge Erster Vorsitzender, Stellvertreter, Schriftführer:

Alfeld
Erwin Müller, Otto Scholz, Horst Witte

Münster
Horst Wauer, Günter Rentmeister

Munster
Günter Kosmalla, Bernhard Busch, Alfred Pohlmann

Pforzheim
Rudolf Holdermann, Theodor Benda, Jürgen Schroth

Stadthagen
Willi Tietje, Reinhold Brockmann

Steinburg
Horst-Joachim Siewert, Klaus Albrecht, Max-Dieter Kriesel

Warstein
Hans Roth, Heinrich Sprenger

Bewährte Kraftfahrer

Für langjähriges unfallfreies Fahren wurden geehrt:

50 Jahre

Fritz Henze, Riedern 13, 8176 Waakirchen

40 Jahre

Heinz Schulze, G.-Steinbrecher-Straße 36, 3330 Helmstedt · Hans Wittchow, Gärtnerstraße 18, 8000 München

Satzung des ACE auto club europa e.v.

beschlossen von der 7. Hauptversammlung am 30. September 1979 in Mainz

§ 1 Name, Sitz und Geschäftsjahr

1. Der Verein führt den Namen „ACE auto club europa e.v." und ist in das Vereinsregister eingetragen.
2. Sitz und Gerichtsstand des ACE ist Stuttgart.
3. Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2 Wesen und Zweck

1. Der ACE ist ein gewerkschaftlicher Verkehrsbund und bezweckt, durch Schulung zur allgemeinen Verkehrssicherheit und Unfallverhütung beizutragen,
   Kenntnisse des Verkehrsrechts zu verbreiten,
   gegenseitige Hilfeleistung zu fördern,
   Kraftfahrt, Touristik und Wassertouristik zu pflegen,
   den Schutz der Verkehrsteilnehmer zu vervollkommnen, ihren Gemeinsinn zu stärken
   und Kraftfahrerhilfe ohne Rechtsanspruch zu gewähren (soziale Unterstützungseinrichtung).
2. Der ACE ermöglicht seinen Mitgliedern im Rahmen der Leistungs- und Schutzbriefordnung die Teilnahme an einer Verkehrs-Rechtsschutzversicherung, einer Verkehrs-Unfallversicherung, einer Kfz-Pannenversicherung und an ähnlichen Versicherungen. Diese Mitglieder bevollmächtigen den ACE-Vorstand, rechtsverbindlich für sie
   bestehende Versicherungsverträge zu verlängern,
   Versicherungsverträge zu kündigen
   und neue Versicherungsverträge abzuschließen.
   Wird vom ACE-Vorstand der Versicherungsvertrag des Mitgliedes gekündigt, muß gewährleistet sein, daß ein neuer Versicherungsvertrag mindestens mit den gleichen Versicherungsleistungen abgeschlossen wird; der Versicherungsschutz darf nicht unterbrochen werden. Das Versicherungsjahr ist das Kalenderjahr.
   Der ACE-Vorstand ist verpflichtet, den Versicherungsvertrag eines Mitgliedes zu kündigen, wenn das Mitglied dem Vorstand drei Monate vor Jahresende schriftlich per Einschreiben mitteilt, daß die Versicherung im darauffolgenden Jahr nicht mehr fortgesetzt werden soll.

§ 3 Mitgliedschaft

1. Mitglied des ACE kann sein, wer einer der im Deutschen Gewerkschaftsbund vereinigten Gewerkschaften angehört.
2. Nicht in Arbeit stehende Familienangehörige (Ehegatten, Kinder in schulischer Ausbildung) von ACE-Mitgliedern können die ACE-Mitgliedschaft erwerben. Verstirbt das ACE-Mitglied, kann dessen ACE-Mitgliedschaft auf den nicht berufstätigen Ehegatten des verstorbenen ACE-Mitgliedes übertragen werden.
3. Die nach Ziffer 2 erworbene ACE-Mitgliedschaft erlischt, wenn eine Berufstätigkeit aufgenommen und eine Mitgliedschaft zu einer der im DGB vereinigten Gewerkschaften nicht erworben wird.
4. Die Aufnahme ist schriftlich zu beantragen. Über den Antrag entscheidet der Vorstand endgültig. Durch Aushändigung des Mitgliedsausweises wird die Aufnahme bestätigt.
5. Die Mitgliedschaft beginnt mit Ablauf des Tages, an dem der Aufnahmeantrag beim ACE eingegangen ist; es sei denn, daß ein späterer Termin beantragt wird.
6. Während eines Beitragsrückstandes ruhen die Mitgliedsrechte.
7. Die Mitgliedschaft erlischt
   a) durch Tod,
   b) durch Ausschluß wegen Verstoßes gegen die Satzung, wegen vereinsschädigenden Verhaltens oder wegen erfolglos angemahnten Beitragsrückstandes,
   c) sobald eine Mitgliedschaft bei einer der in Ziffer 1 genannten Gewerkschaften nicht mehr besteht.
   Die Beendigung der Gewerkschaftsmitgliedschaft ist dem ACE-Vorstand unverzüglich anzuzeigen.
8. Die Mitgliedschaft endet durch Austritt, der mindestens drei Monate vor Schluß des Kalenderjahres dem Vorstand schriftlich anzuzeigen ist.
9. Beim Ausscheiden erlöschen alle Rechte des Mitgliedes gegenüber dem ACE.

§ 4 Organe

1. Die Organe des ACE sind
   a) die Hauptversammlung
   b) der Beirat
   c) der Vorstand
2. Den Organen des ACE kann nur angehören, wer Vereinsmitglied ist.

§ 5 Hauptversammlung

1. Die Hauptversammlung ist oberstes Organ des ACE.
2. Die Hauptversammlung besteht aus den nach der Wahlordnung gewählten 35 Delegierten (Anhang I der Satzung) und den Mitgliedern des Beirates. Sie ist beschlußfähig, wenn mehr als die Hälfte der Stimmberechtigten anwesend ist. Jeder Stimmberechtigte hat eine Stimme. Das Stimmrecht ist nicht übertragbar. Die Mitglieder des Vorstandes nehmen an der Hauptversammlung mit beratender Stimme teil.
3. Die Wahlordnung bildet als Anhang I einen Bestandteil dieser Satzung. Wahlvorstand ist der Vorstand. Er schreibt die Mitgliederversammlungen und Delegiertenversammlungen im Mitteilungsblatt des ACE aus. Das Mandat der Delegierten endet mit der Wahl der Delegierten zur nächsten Ordentlichen Hauptversammlung.
4. Die Hauptversammlung findet regelmäßig alle 4 Jahre statt. Sie wählt aus ihrer Mitte die Versammlungsleitung.
5. Außerordentliche Hauptversammlungen finden innerhalb drei Monaten statt, wenn dies beantragt wird:
   a) entweder von wenigstens ½ der gewählten Delegierten,
   b) oder vom Beirat,
   c) oder vom Vorstand.
6. Die Hauptversammlung wird vom Vorstand einberufen und im Mitteilungsblatt des ACE unter Angabe der Tagesordnung angekündigt.
7. Die Aufgaben der Hauptversammlung sind:
   a) Entgegennahme von Berichten des Vorstandes, des Beirates und der Revisoren
   b) Entlastung des Vorstandes
   c) Entscheidung von Anträgen
   d) Vornahme von Satzungsänderungen
   e) Wahl der Vorstandsmitglieder
   f) Wahl der Revisoren
   g) Beschlußfassung zur Auflösung des ACE und Verwendung seines Vermögens.
8. Antragsberechtigt zu den Mitgliederversammlungen sind alle ACE-Mitglieder. Antragsberechtigt zu den Delegiertenversammlungen sind die Mitgliederversammlungen. Antragsberechtigt zur Hauptversammlung sind die Delegiertenversammlungen, der Beirat und der Vorstand.
   Anträge zur Hauptversammlung müssen mindestens sechs Wochen vor Stattfinden der Hauptversammlung beim Vorstand vorliegen. Sie sind den Teilnehmern der Hauptversammlung zusammen mit der Einladung spätestens vier Wochen vor Stattfinden der Hauptversammlung bekanntzugeben.
9. Die Hauptversammlung kann zur Beratung der Organe des ACE gemäß Anhang III, der einen Bestandteil dieser Satzung bildet, Fachkommissionen berufen.
10. Die Hauptversammlung beschließt mit einfacher Mehrheit der anwesenden Stimmberechtigten. In den Fällen der Ziffern 7e und f beschließt sie mit der Mehrheit der Stimmen aller Stimmberechtigten, im Falle der Ziffer 7d mit der Mehrheit von zwei Dritteln aller Stimmberechtigten, im Falle der Ziffer 7g mit der Mehrheit von drei Vierteln aller Stimmberechtigten.
11. Die Hauptversammlung gibt sich eine Geschäftsordnung, die auch die Antragsberechtigung und das Verfahren für Initiativanträge regelt.
12. Über die Hauptversammlung wird Protokoll geführt. Der die Beschlüsse enthaltende Auszug des Protokolls ist von Versammlungsleitung und Schriftführer zu unterzeichnen.

§ 6 Beirat

1. Der Beirat besteht aus höchstens 31 Mitgliedern des ACE. Sie werden vom Deutschen Gewerkschaftsbund und von den in ihm vereinigten Gewerkschaften gem. Anhang II, der einen Bestandteil dieser Satzung bildet, auf die Dauer von 4 Jahren bestellt.
   Der Deutsche Gewerkschaftsbund und die in ihm vereinigten Gewerkschaften können Stellvertreter benennen.
2. Der Beirat wählt aus seiner Mitte den Beiratsvorsitzenden und dessen Stellvertreter und gibt sich eine Geschäftsordnung.
3. Der Beirat tritt mindestens zweimal im Jahr zusammen. Der Vorstand und Vertreter des Betriebsrates nehmen an den Beiratssitzungen beratend teil.

4. Der Beirat ist bei Anwesenheit von mehr als der Hälfte seiner Mitglieder beschlußfähig. Er trifft seine Entscheidungen mit Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder.
5. Der Beirat hat insbesondere folgende Aufgaben:
   a) Erlaß von Richtlinien für die allgemeine Ordnung des ACE
   b) Erlaß der Beitragsordnung sowie der Leistungs- und Schutzbriefordnung
   c) Regelung der Allgemeinen Anstellungsbedingungen einschließlich der Gehaltsregelung
   d) Erlaß von Rahmenbestimmungen über die regionale Gliederung sowie die örtlichen Zusammenschlüsse
   e) Entgegennahme der Berichte des Vorstandes sowie Beschlußfassung über Jahresvoranschläge und Stellenpläne
   f) Entgegennahme von Prüfberichten
   g) Feststellung des Jahresabschlusses und Beschlußfassung auf Vorschlag der Revisoren
   h) Berichterstattung an die Hauptversammlung über seine Tätigkeit
   i) Abberufung von Vorstandsmitgliedern mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder; hiergegen hat der Abberufene ein Einspruchsrecht an die Hauptversammlung, die endgültig entscheidet. Von der Entscheidung des Beirates an ruhen die Rechte und Pflichten des Abberufenen.

§ 7 Vorstand

1. Der Vorstand setzt sich zusammen
   aus dem Vorsitzenden,
   2 stellvertretenden Vorsitzenden und
   4 Vorstandsmitgliedern.
   Die 4 weiteren Mitglieder dürfen nicht beim ACE, bei seinen Einrichtungen oder bei der GUV angestellt sein.
2. Alle Vorstandsmitglieder werden von der Hauptversammlung auf die Dauer von 4 Jahren gewählt und amtieren bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung.
3. Scheidet ein Vorstandsmitglied aus oder wird es vom Beirat abberufen, so kann der Beirat bis zur nächsten Hauptversammlung eine Ergänzung vornehmen.
4. Der Vorstand gibt sich im Einvernehmen mit dem Beirat eine Geschäftsordnung, in der auch die Geschäftsführungsbefugnisse und die Geschäftsverteilung zu regeln sind.
5. Der ACE wird gerichtlich und außergerichtlich durch zwei Mitglieder des Vorstandes gemeinsam vertreten. Das Nähere regelt die Geschäftsordnung.
6. Der Vorstand kann zur Vorbereitung der Hauptversammlung aus dem Kreise der Stimmberechtigten eine Antragskommission berufen.
7. Der Vorstand ist befugt, Regionalleiter und örtliche Geschäftsführer zu bestellen und abzuberufen.
8. Der Vorstand entscheidet über den Ausschluß eines Mitgliedes endgültig. Das Mitglied ist vorher zu hören.

§ 8 Offizielles Mitteilungsblatt

Bekanntmachungen des ACE werden in der Zeitschrift „ACE LENKRAD", Mitteilungsblatt des ACE, veröffentlicht.

§ 9 Inkrafttreten

1. Diese Satzung wurde am 30. 9. 1979 beschlossen und tritt in der geänderten Fassung mit der Eintragung in das Vereinsregister in Kraft.
2. Das Amt der auf der Hauptversammlung gewählten Vorstandsmitglieder beginnt mit der Erklärung der Annahme ihrer Wahl.
3. Die Amtszeit der Beiratsmitglieder und ihrer Stellvertreter, die nach der Hauptversammlung vom Bundesvorstand des Deutschen Gewerkschaftsbundes und den Hauptvorständen der in ihm vereinigten Gewerkschaften bestellt werden (Anhang II der Satzung), endet unbeschadet des Widerrufs gemäß Anhang II Ziffer 2 dieser Satzung mit der nächsten Hauptversammlung.

Anhang I

Mitgliederversammlungen
Delegiertenversammlungen
Wahlordnung

1. Im letzten Vierteljahr des Vorjahres und im ersten Vierteljahr des Jahres, in dem eine Hauptversammlung stattfindet, werden Mitgliederversammlungen auf DGB-Kreisebene durchgeführt.
   Bestehen in einem DGB-Kreis mehrere ACE-Kreise, werden die Mitgliederversammlungen auch in diesen ACE-Kreisen durchgeführt.
   Die Mitgliederversammlungen werden auf Anweisung des Wahlvorstandes von den ACE-Geschäftsstellen einberufen.
2. Die Mitgliederversammlungen wählen Delegierte für die Delegiertenversammlungen (Ziffer 3). Der Wahlvorstand legt nach dem letzten Mitgliederstand die Zahl der zu wählenden Delegierten fest. Jede Mitgliederversammlung wählt mindestens einen Delegierten.
   Vorgeschlagen und gewählt werden können nur ehrenamtliche Mitglieder des ACE und solche, die nicht wirtschaftlich oder beruflich für den ACE tätig sind. Sie müssen ihren Wohn- oder Betriebssitz innerhalb des DGB-Kreises oder ACE-Kreises haben. Bei der Wahl müssen die Bestimmungen der Wahlordnung und des Wahlvorstandes eingehalten werden.
3. In jeder ACE-Region findet eine Delegiertenversammlung statt. In Berlin findet eine Mitgliederversammlung statt, der die Rechte einer Delegiertenversammlung zukommen. Der Wahlvorstand nimmt nach dem letzten Mitgliederstand die Verteilung der Delegiertenzahl für die Hauptversammlung vor.
4. Die Wahl der gem. § 5 der Satzung zu wählenden 35 Delegierten zur Hauptversammlung erfolgt in den in Ziffer 3 aufgeführten Delegiertenversammlungen, die im 2. Vierteljahr des Jahres, in dem eine Hauptversammlung stattfindet, durchgeführt werden.
5. Der Wahlvorstand veröffentlicht im Mitteilungsblatt des ACE das Wahlausschreiben und beruft gleichzeitig die Delegiertenversammlungen ein. Das Wahlausschreiben muß mindestens sechs Wochen vor Stattfinden der Delegiertenversammlungen im ACE LENKRAD veröffentlicht werden.
6. Die Delegiertenversammlungen bestimmen aus ihrer Mitte eine Versammlungs- und Wahlleitung, die aus drei Delegierten bestehen soll. Wahlausweis ist der gültige ACE-Mitgliederausweis mit dem Beitragszahlungsnachweis.
7. Vorschläge zur Wahl der Delegierten zur Hauptversammlung werden in den Delegiertenversammlungen gemacht. Wählbar sind nur ehrenamtliche Mitglieder der Delegiertenversammlungen. Wird für die Wahl jemand vorgeschlagen, der aus zwingenden Gründen nicht anwesend sein kann, so muß zugleich mit dem Vorschlag eine verbindliche Erklärung des Vorgeschlagenen für Annahme seiner eventuellen Wahl der Versammlungs- und Wahlleitung abgegeben werden.
8. Die Delegiertenversammlung bestimmt den Wahlmodus selbst. Es wird mit Stimmzetteln abgestimmt. Über die Wahl ist ein Protokoll zu führen, dem die Anwesenheitsliste beizufügen ist.
9. Einsprüche gegen die Wahl sind mit schriftlicher Begründung innerhalb einer Woche beim Wahlvorstand einzulegen, der endgültig entscheidet.
10. Bei Rücktritt oder Verhinderung eines Gewählten rückt der Kandidat mit der nächstniedrigeren Stimmenzahl nach. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los. Sind keine Ersatzmitglieder vorhanden, so hat der Wahlvorstand sie unverzüglich zu benennen.

Anhang II
Bestellung von Beiratsmitgliedern

1. Der Deutsche Gewerkschaftsbund bestellt zwei Beiratsmitglieder. Jede der im Deutschen Gewerkschaftsbund vereinigten Gewerkschaften bestellt ein Beiratsmitglied. Darüber hinaus bestellen die Gewerkschaft ÖTV weitere vier Beiratsmitglieder, die IG Metall weitere zwei, die Deutsche Postgewerkschaft, die IG Bau-Steine-Erden, die IG Bergbau und Energie, die IG Chemie, Papier, Keramik, die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und die Gewerkschaft Textil-Bekleidung je ein weiteres Beiratsmitglied.
   Der Deutsche Gewerkschaftsbund und die in ihm vereinigten Gewerkschaften können Stellvertreter benennen.
2. Die Bestellung eines Beiratsmitgliedes oder des Stellvertreters kann durch diejenige Organisation widerrufen werden, die seine Bestellung vorgenommen hat.
3. Die Bestellung, die Abberufung von Beiratsmitgliedern oder deren Stellvertreter und die Erklärung über die Annahme des Ehrenamtes bedürfen der Schriftform.

Anhang III
Fachkommission

1. Zur Beratung der Organe des ACE kann der Vorstand im Einvernehmen mit dem Beirat Mitglieder des ACE in Kommissionen, insbesondere für folgende Fachgebiete berufen:
   a) Touristik, Wassertouristik, Camping, Caravaning;
   b) Verkehrsgesetzgebung und Verkehrsrecht;
   c) Verkehrssicherheit und -rettungswesen;
   d) Kfz-Steuerrecht;
   e) Kfz-Versicherungswesen.
2. Die Tätigkeit in den Fachkommissionen ist ehrenamtlich. Jede Kommission wählt aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und einen Schriftführer.
3. Die Fachkommissionen geben ihre Vorschläge den Organen des ACE schriftlich bekannt.
4. Die Vorsitzenden der Fachkommissionen können zu den Hauptversammlungen eingeladen werden.

Ein Brief zum Nachdenken

Unter den vielen Briefen, die unsere Redaktion erhält, schildert der folgende, den wir unverändert und ungekürzt abdrucken, eine Situation, in die jedes Mitglied kommen kann:

Seit etwa zehn Jahren bin ich in der Jahresversicherung des ACE (Reise-Krankenversicherung, Ferien im Ausland) und seit ca. sechs Jahren schließe ich jährlich eine ACE-Wintersportversicherung ab.
Viele meiner Nachbarn, Bekannten, Freunde, Arbeitskollegen und Camper hänseln mich schon seit eh und je wegen meiner Vorsichtigkeit und einige meinen sogar, ich solle mich gegen Verstopfung und ähnliches auch versichern.
Sicher, auch ich habe in den vielen Jahren überlegt, ob sich so eine Jahresversicherung überhaupt lohnt und wenn eine Krankheit oder ein Unfall eintritt, ist man ja ohnehin durch den deutschen Versicherungsträger abgedeckt. Doch irgendwie habe ich immer wieder einmal im Jahr die Reise-Krankenversicherung des ACE von früher 3 Mark, dann 4 Mark und jetzt 7,20 Mark pro Person und Jahr bezahlt. Natürlich ist der Jahresbeitrag, wie man sieht, gestiegen. Doch muß man zugeben, daß über Jahre hinweg alle Krankenversorgungen enorm gestiegen sind, außerdem sind auch die Leistungen des Krankenschutzes ganz beachtlich gewachsen. So gibt es zum Beispiel bei einem Unfall auf der Ferien- oder Wochenendreise im Inland bei Krankenhausaufenthalt täglich 50 Mark an Krankenhaustagegeld und Kostenrückerstattung im Ausland, egal ob ärztliche Behandlung oder Krankenhaus in unbeschränkter Höhe: Und das alles für ganze 7,20 Mark im Jahr.
Doch nun zu meinem Fall zurück. Vor etwa sieben Jahren holte sich meine Frau auf einer Klettertour bei Grindelwald einen Gletscherbrand und mußte in ärztliche Behandlung. Für damals 4 Mark Jahresbeitrag erstattete die ACE-Reisekrankenversicherung die Arztkosten sowie Arzneikosten voll. Der Betrag lag bei etwa 100 Mark. Im letzten Jahr holte sich leider meine Frau wieder bei einer Bergwanderung in Österreich einen „Hexenschuß" und mußte zum Arzt. Die Gesamtkosten in Höhe von nur 86 Mark ersetzte die ACE-Reisekrankenversicherung.
Erwähnen möchte ich hier noch, daß gerade in Österreich kaum ein Arzt den Auslandskrankenschein annimmt und wenn, dann muß man dabei bezahlen. Dies werde ich jetzt begründen.
Anfang dieses Jahres schlug das Schicksal bei uns besonders hart zu. Am 4. Januar, spätnachmittags, wurde meine Frau, die mit Bekannten in Badgastein Skiferien machte, auf der Piste von einem Unbekannten umgefahren, der dann flüchtete. Sie war für Stunden besinnungslos und kam dann mit Verdacht auf Schädelbruch, dem Verlust von Schneidezähnen und Quetsch- und Platzwunden ins Krankenhaus. Gegen 21 Uhr teilten mir unsere Bekannten mit, daß meine Frau mit Kopfverletzungen, Zähneverlust, Stauchungen der Halswirbelsäule und zum Glück „nur" einer schweren Gehirnerschütterung auf dem Flur im Unfallkrankenhaus liege. Ich bat meine Bekannten, sie sollten eine Verlegung in eine andere Pflegeklasse veranlassen, denn in dem Zustand wollte ich meine Frau nicht auf dem Flur wissen; dies wurde dann sofort veranlaßt.
Gleich nach meiner Ankunft in Österreich sprach ich mit dem behandelnden Arzt und hier muß gesagt werden, daß alle im Krankenhaus hilfsbereit und die Betreuung sehr gut war. Der Arzt war ebenfalls mit einer Verlegung einverstanden.
Später kam die Abrechnung:
Kosten des Krankenhauses 12997,60 öS.
Abzüglich Erstattung der Krankenkasse 4602,08 öS.
= 8395,52 öS.
Restbetrag für mich. Hinzu kamen Kosten des Krankenhausarztes in Höhe von 1996,– öS.
Ich mußte für acht Tage Krankenhausaufenthalt zusätzlich 10392,29 öS bezahlen, das sind 1500 Mark. Ich könnte diese Zahl jetzt fortsetzen, doch ich glaube, das genügt und jetzt lacht keiner mehr über meine Absicherung für ganze 7,20 Mark im Jahr.
Fast hätte ich noch etwas vergessen:
Die von uns abgeschlossene Skiversicherung – genannt ACE-Wintersportversicherung – übernahm erstens die Rechnung der Bergrettung = 500 öS, zweitens die Kosten des Arztes, der durch Funk zum Bergungsort geholt wurde = 710 öS und drittens die Zahlung der zerbrochenen Skier (im zweiten Jahr der Benutzung, Kaufpreis 298 Mark) = 240 Mark. Alles zusammen 412 Mark.
Aus diesem kleinen Tatsachenbericht kann wohl jeder erkennen, daß keiner gegen Unfälle und Krankheiten geschützt ist und jeder wird einsehen, wie wichtig es ist, sich für nur 7,20 Mark im Jahr für „Ferien im Ausland" versichern zu lassen. Jeder Skifahrer sieht fast täglich den Akja (Bergungsschlitten) mit einem Verletzten zu Tal fahren. Haben Sie sich schon einmal gefragt: „Wer bezahlt das?"

Für den Wintersport

Für 25 Mark bietet der ACE seinen Mitgliedern eine Versicherung gegen viele Risiken, die eine Wintersportsaison mit sich bringt. Sie erhalten für nur 25 Mark:

- **Wintersport-Geräteversicherung:** Versichert sind ein Paar Ski mit Bindung, ein Skibob, ein Rodelschlitten und ein Paar Schlittschuhe; Höchstversicherungssumme 800 Mark.
- **Wintersport-Unfallversicherung:** Versicherungssummen für Versicherte vom ersten bis 14. Lebensjahr; bis zu 5000 Mark für Bestattungskosten/40000 Mark für den Invaliditätsfall/1500 Mark für Bergungskosten; für Versicherte vom vollendeten 14. Lebensjahr an 15000 Mark für den Todesfall/30000 Mark für den Invaliditätsfall/1500 Mark für Bergungskosten.
- **Wintersport-Haftpflichtversicherung:** Deckungssummen: 500000 Mark für Personenschäden, begrenzt auf 300000 Mark für die einzelne verletzte Person, 50000 Mark für Sachschäden, 4000 Mark Vermögensschäden.
- **Wintersport-Rechtsschutzversicherung:** Versicherungssumme für Schadenersatz-Rechtsschutz und Straf-Rechtsschutz 50000 Mark.

Die ACE-Wintersport-Versicherung der Volksfürsorge beginnt um 0.00 Uhr des auf die Prämienzahlung folgenden Tages und endet am darauffolgenden 30. September, 24 Uhr. Also für die ganze Wintersportsaison Versicherungsschutz für nur 25 Mark. Familienangehörige der ACE-Mitglieder können selbstverständlich mitversichert werden. Auf der Zahlkarte sind dann lediglich Namen und Geburtsdatum einzutragen und je Person weitere 25 Mark zu überweisen. Zahlkartenanträge gibt es in jeder ACE-Geschäftsstelle.

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

Für kleine Einkommen

Die neue Clubleistung des ACE, der Auto-Sparvertrag, ist auch interessant für kleine Einkommen, weil er eine präzise Planung der Ausgaben und Einnahmen zuläßt. Gerade in Arbeitnehmerhaushalten machen die gegenwärtig drastisch steigenden Lebenshaltungskosten die Übersicht über die Finanzierung des nächsten Autos schwieriger. Um so wichtiger ist es, sich rechtzeitig darüber klarzuwerden, welche Beträge man monatlich für ein Auto ausgibt, ausgeben kann oder will.



Ein neuer Polo für 283 Mark im Monat

Selbst wenn Sie im Moment keinen Pfennig Geld haben, kann Ihnen dieser Polo LS, der heute 10412 DM kostet, in 18 Monaten gehören. Nach dem Programm 4 (Sonderprogramm) in der nebenstehenden Tabelle erhalten ACE-Mitglieder bereits nach 18 Monaten Ansparzeit die Betragssumme von 10000 DM. Sie müssen bis dahin (und dann noch einmal 18 Monate lang) jeden Monat 283,55 DM bezahlen und eine einmalige Abschlußgebühr von 100 DM. Über weitere Programme informiert die nebenstehende Tabelle. Fragen beantwortet der Experte am Telefon.

Der ACE hat, als Clubleistung für seine Mitglieder, zusammen mit der Briefbank der Gewerkschaften, der BSV Bank Frankfurt, eine neuartige Spar- und Kreditkombination entwickelt. Das Besondere des BSV-Angebotes liegt darin, daß durch die Kombination die monatliche Belastung ganz erheblich kleiner wird.
Wer jetzt schon weiß, daß er in zwei Jahren zum Beispiel 10000 Mark – natürlich kann man auch über mehr oder weniger abschließen – für ein neues Auto oder eine andere teure Anschaffung braucht, kann mit seiner Finanzierung jetzt anfangen. Das spart, wenn man die heute marktüblichen Kosten für die Sofortfinanzierung eines Autos dagegensetzt, 2150 bis 2250 harte Mark.

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

Das beweist eine einfache Rechnung: Für 10000 Mark nach dem Programm 1 der folgenden Tabelle (Laufzeit 48 Monate – Vertragssumme verfügbar nach 24 Monaten) zahlt man, weil in der Ansparzeit die Zinsen gutgeschrieben werden: 213,55 Mark mal 48 Raten = 10250,40 Mark plus 100 Mark Abschlußgebühr.

Das Ergebnis: Die 10000-Mark-Finanzierung kostet 350 Mark und 40 Pfennig. Wenn man vergleicht und dabei feststellt, daß heute ein 4-Jahres-Sofortkredit üblicherweise zwischen rund 2500 und 2600 Mark kostet, kann man ausrechnen, daß man mit dem ACE-Autosparvertrag 2150 bis 2250 Mark spart. Die entsprechende Rechnung für das Programm 2 (Laufzeit 60 Monate) ergibt eine Ersparnis von rund 2700 Mark, und beim Programm 3 sind es sogar 3230 Mark, die man bei einer Finanzierungssumme von 10000 Mark weniger zahlt.

Informationen können bei jeder ACE-Geschäftsstelle oder direkt bei der BSV Bank, Mainzer Landstraße 16–24, Postfach 2233, 6000 Frankfurt/Main 1, angefordert werden.

4 Finanzierungsprogramme zur Auswahl:

Übersicht: Vertragssumme und monatliche Leistung. (Stand: Jan. 80)

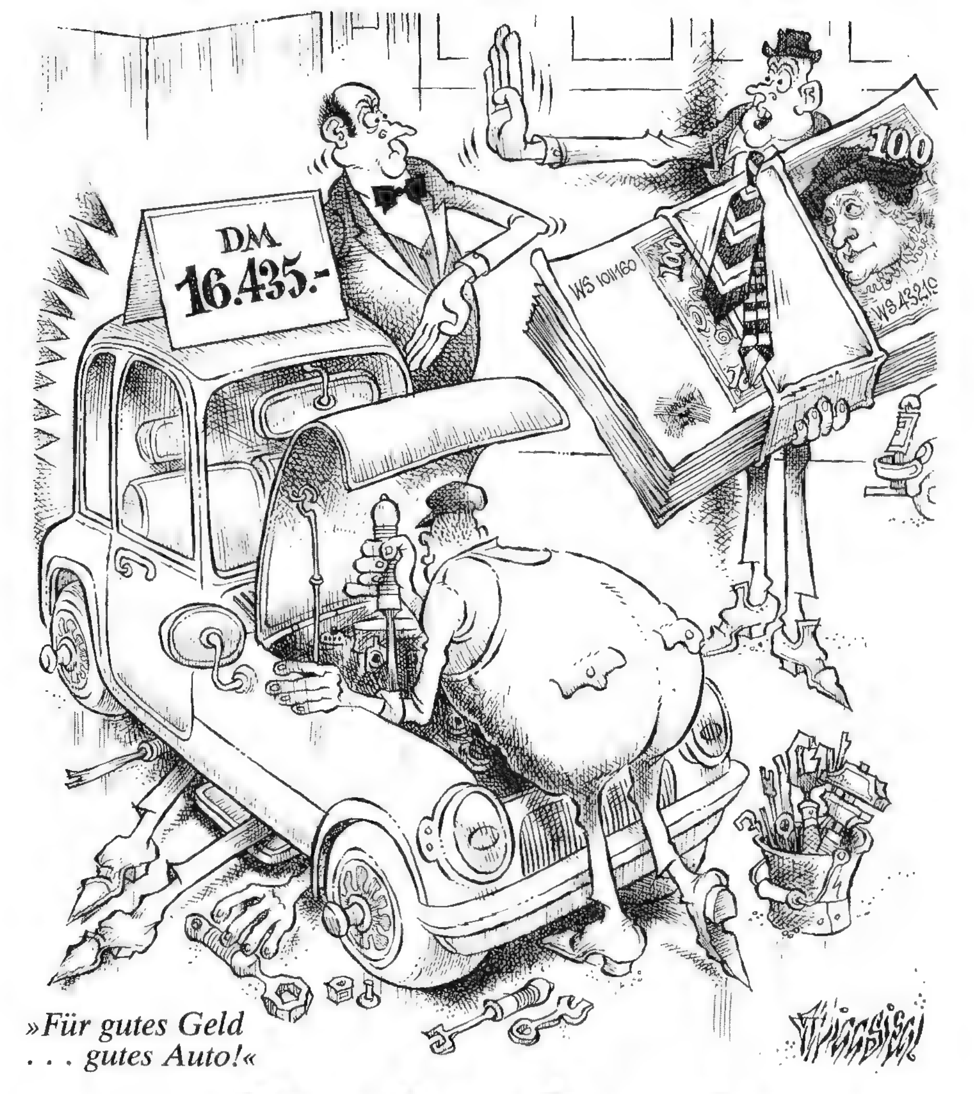
Vertragssumme	Abschlußgebühr	**Programm 1** Laufzeit 48 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 24 Monaten.	**Programm 2** Laufzeit 60 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 30 Monaten.	**Programm 3** Laufzeit 72 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 36 Monaten.	**Sonderprogramm** Laufzeit 36 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 18 Monaten.
4 000,00	40,00	85,45	68,60	57,35	113,40
5 000,00	50,00	106,80	85,75	71,70	141,75
6 000,00	60,00	128,15	102,85	86,05	170,10
7 000,00	70,00	149,50	120,00	100,40	198,45
10 000,00	100,00	213,55	171,45	143,40	283,45
12 000,00	120,00	256,25	205,70	172,05	340,15
15 000,00	150,00	320,30	257,15	215,10	425,15
18 000,00	180,00	384,35	308,55	258,10	510,20
20 000,00	200,00	427,05	342,85	286,75	566,85

Die Ausrechnungen basieren auf folgenden Konditionen: Abschlußgeb.: 1% der Vertragssumme. Sparzins 4%.
Effektiver Jahreszins für den Kredit: Programm 1 = 9,27%, Programm 2 = 9,08%, Programm 3 = 8,96%, Sonderprogramm = 9,57%.

Experten am Lenkrad-Telefon

Haben Sie Fragen zur Finanzierung Ihres nächsten Autos? Lenkrad bietet seinen Lesern einen besonderen Service: Am Donnerstag, 17. April, von 14 bis 23 Uhr, können Sie die Redaktion anrufen. Wählen Sie (0711) 50671. Der Sparvertrags-Experte von der BSV gibt Ihnen auf Ihre Fragen Auskunft. Für Schichtarbeiter oder Kollegen, die um diese Zeit nicht anrufen können, hier noch eine andere Nummer, bei der man zwischen 8 und 17 Uhr Fragen stellen kann (0611) 5008-243. Die Lenkrad-Telefon-Aktion läuft bis in die telefongünstige Nacht hinein. Und wenn viele Anrufe kommen, rufen wir zurück – damit Sie keine unnötigen Wartezeiten haben.

Noch ein Service der Redaktion: Wenn Sie technische Fragen zu Ihrem Wunsch-Auto haben, stehen Ihnen auch unsere technischen Mitarbeiter für Auskünfte zur Verfügung.



*»Für gutes Geld
. . . gutes Auto!«*

Rückgabe eines mangelhaften Neuwagens

Die Automobilfertigungstechnik hat einen hohen Perfektionsgrad erreicht. Dennoch kommt es immer wieder vor, daß Neufahrzeuge Mängel haben. Ein- und derselbe Mangel kann mehrfach auftreten, es kann eine Häufung verschiedener Mängel geben, die zu Werkstattaufenthalten führen. Denn in den Verträgen, durch die Neufahrzeuge gekauft werden, wird bestimmt, daß beim Auftreten eines Mangels der Autohändler ein „Nachbesserungsrecht" hat. Er kann durch Reparatur versuchen, den Mangel zu beseitigen. Das weicht ab von dem, was das Gesetz (BGB) dem Käufer jeder Sache und damit auch eines Autos an Rechten einräumt. Aber nicht immer und nicht allzu oft muß sich der Käufer auf eine nochmalige Reparatur wegen eines gerügten Mangels verweisen lassen.

Bei Familie Meier herrschte freudige Erregung. Der schöne Neuwagen, auf den man einige Zeit gespart hatte, stand auf dem Hof und glitzerte und funkelte nur so in der Sonne. Soviel Glanz, so gute Fahrleistungen, solch angenehmes Fahren: Die mit dem Sparen verbundene Einschränkung schien sich gelohnt zu haben. Leider schien das nur so und der Schein trog. Das zeigte sich, als Sonne und blauer Himmel verschwanden und grauer Regen fiel. Schon nach verhältnismäßig kurzer Fahrzeit kam vorne Wasser ins Fahrzeuginnere. Mit schöner Beständigkeit, je nach Intensität des Regens und Spritzwassers, tropfte es genau auf den Socken des Gasfußes von Vater Meier. Der hatte zwar nichts dagegen, Socken öfters mal zu waschen, gegen diese Art ungewollter Waschleistung allerdings hatte er doch etwas einzuwenden. Der Händler, mit dieser Reklamation konfrontiert, war zuversichtlich: Das haben wir gleich. Das Fahrzeug blieb zwei Tage in der Werkstatt. Nur, dicht war es immer noch nicht, wie sich bei der nächsten Fahrt durch die Waschstraße erwies. Der Händler war etwas gedämpfter, aber immer noch optimistisch und nahm das Fahrzeug zu einem zweiten Abdichtungsversuch in die Werkstatt. Diesmal sollte es besonders gründlich zugehen, und der Wagen blieb drei Tage weg. Geändert hatte sich tatsächlich etwas, wie sich bei den nächsten stärkeren Regenfällen erwies, der rechte Socken war tropffrei, das Fahrzeug allerdings immer noch nicht dicht. Jetzt kam das Wasser weiter links herein. Herrn Meier kam die Sache allmählich etwas komisch vor, doch der noch etwas weniger optimistische Händler bestand darauf, das Fahrzeug müsse dann eben nochmals in die Werkstatt. Denn, so erklärte er Meier, in den Geschäftsbedingungen des Kaufvertrags stehe, daß er kein anderes Fahrzeug liefern, sondern lediglich durch Reparatur einen Mangel beseitigen müsse. So kam das Schönwetterauto ein drittes Mal in die Werkstatt. Diesmal so hieß es, habe man die Undichtigkeit wirklich beseitigt. Daran war soviel richtig, daß das Wasser nicht mehr links, sondern an einer dritten, neuen Stelle ins Fahrzeuginnere drang. Diese beharrlich unfreundliche Art des Schönwetterautos verschlechterte zusehends die Atmosphäre zwischen Händler und Käufer. Der Käufer meinte, er habe kein Schönwetterfahrzeug, sondern ein Alltagsauto gekauft, und das setze voraus, daß das Fahrzeug dicht sei. Das sei bei diesem Exemplar offensichtlich nicht der Fall, weshalb er ein anderes oder sein Geld zurück wolle. Als der Händler dies ablehnte, meinte der Kunde, das sei eine Zumutung und ihm deshalb nicht mehr zumutbar.

In den „Allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Verkauf von fabrikneuen Kraftfahrzeugen" (NVB) heißt es (Ziff. VII 1), „daß der Verkäufer Gewähr leiste für eine dem jeweiligen Stand der Technik des Typs des Kaufgegenstandes entsprechende Fehlerfreiheit während eines Jahres seit Auslieferung". Wenn eine solche Fehlerfreiheit an einem bestimmten Fahrzeug nicht gegeben ist, dann hat „der Käufer . . . Anspruch auf Beseitigung von Fehlern und durch sie an anderen Teilen des Kaufgegenstandes verursachten Schäden" (Ziff. VII 2). Diesen Anspruch auf Beseitigung von Fehlern besonders hervorzuheben in

den Geschäftsbedingungen ist für Verkäufer und Käufer eines Neuwagens von Bedeutung.

Nach dem Kaufrecht des BGB könnte der Käufer vom Händler eine Reparatur zur Beseitigung von Mängeln nicht verlangen. Ein solcher Anspruch auf Reparatur kann aber durchaus auch für den Käufer interessant sein. Das gilt jedenfalls dann, wenn der zu beseitigende Mangel des Neuwagens verhältnismäßig geringfügig und unproblematisch zu beseitigen ist.

Für den Verkäufer ist die Möglichkeit, einen Fehler des Fahrzeugs durch eine Reparatur beseitigen zu können, eine wirtschaftlich zwingende Notwendigkeit. Denn es ist wirtschaftlich undenkbar, daß wegen eines einmal auftretenden Mangels der Käufer das Recht haben sollte, die gesetzlichen Gewährleistungsrechte geltend zu machen, also Wandelung oder Minderung zu begehren. Wandelung bedeutet die Rückgängigmachung des Kaufs, also die Rückgabe des Fahrzeugs gegen Rückzahlung des Kaufpreises. Minderung bedeutet eine Herabsetzung des Kaufpreises. Es leuchtet wohl auch dem Laien ein, daß eine voraussetzungs- und grenzenlose Geltendmachung solcher Gewährleistungsrechte für den Kfz-Handel ebenso wie für die Industrie schlechthin wirtschaftlich unmöglich wäre. Eine geordnete, wirtschaftlich solide Produktion und ein geordneter, wirtschaftlich fundierter Neuwagenhandel, wäre unter diesen Umständen nicht mehr gewährleistet. Deshalb ist es grundsätzlich nicht zu beanstanden, wenn dem Käufer eines Neuwagens zunächst statt der gesetzlichen Gewährleistungsrechte lediglich ein Nachbesserungsrecht, ein Recht auf Reparatur, eingeräumt wird und er als Folge dieses Rechts verpflichtet ist, bei Auftauchen von Mängeln gegebenenfalls eine solche Reparatur zu dulden.

„Wenn der Fehler nicht beseitigt werden kann oder für den Käufer weitere Nachbesserungsversuche unzumutbar sind, kann der Käufer anstelle der Nachbesserung Wandlung (Rückgängigmachung des Kaufvertrags) oder Minderung, (Herabsetzung der Vergütung) verlangen."

Das ist in Ziff. VII 4 NVB bestimmt und zeigt, daß diese Verpflichtung des Käufers, Reparaturversuche zu dulden, eine Grenze findet. Damit folgen die NVB dem, was das Gesetz über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBG) in § 11 Nr. 10b ausdrücklich vorschreibt, daß nämlich bei einer Beschränkung der Gewährleistungsansprüche für Mängel einer Kaufsache auf Nachbesserung dem Käufer das Recht vorbehalten bleiben muß, bei Fehlschlagen der Nachbesserung wahlweise Rückgängigmachung des Kaufs oder Herabsetzung des Kaufpreises zu verlangen.

Wann und unter welchen Voraussetzungen das Recht auf Nachbesserung, das einer Verpflichtung zur Duldung von Nachbesserung entspricht, erlischt und stattdessen Wandelung oder Minderung verlangt werden kann, das ist sowohl im AGBG als auch in den NVB nur allgemein, abstrakt umschrieben. Es war daher und ist fortlaufend Aufgabe der Rechtsprechung, diese allgemeinen Grundsätze auf den einzelnen Fall anzuwenden, sie zu konkretisieren und festzulegen, wann der Käufer eines Neuwagens einen Reparaturversuch nicht oder nicht mehr dulden muß.

Die Rechtsprechung, die hierzu erging, ist nicht ganz einheitlich, doch schälen sich zwischenzeitlich immer deutlicher Grundlinien heraus. Diese Grundlinien zeigen, daß die Zumutbarkeitsgrenze oft früher angenommen wird, als Laien vermuten, daß somit Käufer sich nicht selten weitere Reparaturversuche vom Autohändler aufreden lassen, die rechtlich nicht mehr zu dulden wären.

Wenn sich ergibt – was gegebenenfalls durch einen Sachverständigen festzustellen wäre –, daß ein bestimmter Mangel des Neuwagens durch Reparatur ordnungsgemäß überhaupt nicht zu beseitigen ist, dann scheidet schon ein einmaliger Reparaturversuch aus, das Fahrzeug ist vom Händler zurückzunehmen und der Kaufpreis zurückzuzahlen. Diese Fallgestaltung dürfte höchst selten sein. Ihr gleichzuordnen wäre der Fall, daß der Händler eine Nachbesserung ablehnt oder unzumutbar verzögert.

Denn dann verweigert der Händler dem Käufer ein Recht, das grundsätzlich in erster Linie im Interesse des Händlers dem Käufer eingeräumt wurde und zu einem Ausschluß gesetzlicher Rechte führt. Die Tatsache der Verweigerung der Nachbesserung oder der unzumutbaren Verzögerung muß selbstverständlich bewiesen werden, und zwar vom Käufer, der sich hierauf beruft.

Praktisch bedeutsam wird das Problem des Wiederauflebens gesetzlicher Gewährleistungsrechte allerdings vor allem, wenn ein Reparaturversuch des Händlers nicht zu einem Erfolg, nämlich einer Beseitigung des Mangels führte. Weshalb der Mangel nicht beseitigt werden konnte, ob dies auf einen schwerwiegenderen Konstruktions- oder Fertigungsmangel zurückgeht oder nur darauf, daß die Werkstatt Fehler bei der Reparatur begangen hat, darauf kommt es nicht an. Schließlich wäre das eine wie das andere vom Händler als Vertragspartner des Käufers zu vertreten (OLG Hamm, Urteil vom 24. 1. 1975 – 2 U 86/75).

Wie oft in die Werkstatt?

Wie viele Nachbesserungen sich ein Käufer gefallen lassen muß, dafür gibt es keine ein- für allemal feststehende Regel. Es hängt von den gesamten Umständen ab, nämlich der Art des Mangels, ob er im Behebungsaufwand schwerwiegend oder weniger schwerwiegend ist, ob er Verkehrssicherheit, Nutzwert und Komfort des Wagens beeinträchtigt und in welchem Maß. Schließlich ist auch von Bedeutung, mit welchem Zeitaufwand und welchen Einschränkungen es für den Käufer verbunden ist, wenn er das Fahrzeug zu einer weiteren Reparatur zum Händler bringen muß, welche Mühen und welcher Zeitaufwand für vorangegangene Reparaturversuche bereits aufgewendet worden sind. Es sind allerdings nicht nur Umstände zu berücksichtigen, die allein im Bereich des Käufers liegen, sondern es ist auch der Situation und den Interessen des Händlers Rechnung zu tragen. Wenn bei einigen nicht allzu schwerwiegenden Mängeln, selbst bei sorgfältigster Arbeit in der Werkstatt des Händlers, die Ursache nicht sofort feststellbar ist, dann wird man dem Händler zubilligen müssen, daß er mehrfach und nicht nur zweimal, den Versuch zur Mängelbeseitigung unternehmen kann. Allerdings dürfen solche Überlegungen keinesfalls dazu führen, daß der Käufer gezwungen wird, ein „Montags-Auto", ein nicht dem sonstigen Fertigungsstandard entsprechendes Fahrzeug, möglicherweise ein Ausschußprodukt, zu behalten oder jedenfalls solange zu behalten, bis seine Gewährleistungsansprüche verjährt sind. Hierauf wird gesondert noch einzugehen sein.

Bei Mängeln, die einigermaßen schwerwiegend sind, wird man sagen können, daß die Zumutbarkeitsgrenze nach der zweiten erfolglosen Reparatur oder Nachbesserung, äußerstenfalls nach der dritten erreicht ist.

Das bedeutet also, daß nach zwei oder drei erfolglosen Reparaturen desselben Fehlers der Käufer eine weitere Nachbesserung verweigern und Rückgängigmachung des Kaufs oder Minderung des Kaufpreises verlangen kann. Eine dritte oder vierte Reparatur ist dann nicht mehr zumutbar. In juristischen Kommentaren zum AGBG wird etwa die Meinung vertreten, daß bei Wasserdurchlässigkeit der Karosserie schon ein erster erfolgloser Versuch Unzumutbarkeit weiterer Nachbesserung mit sich bringt. Das erscheint problematisch, da gerade das Aufspüren von Undichtigkeiten der Karosserie selbst bei sorgfältiger Arbeit nicht immer einfach ist, weil die Bedingungen, unter denen im Fahrbetrieb Wasser in die Karosserie eindringt, in der Werkstatt nicht ohne weiteres hergestellt werden können. Auch hier wird man jedoch die Unzumutbarkeitsgrenze bei drei erfolglosen Abdichtungsversuchen sehen können. Das gleiche dürfte bei maschinellen Mängeln gelten, die dazuhin nicht regelmäßig unter ganz genau bestimmten Fahrbedingungen auftauchen.

Von Bedeutung für die Frage der Zumutbarkeit dürfte auch sein, ob ein bestimmter, geringer Mangel, bei einem bestimmten Fahrzeugtyp in einer gewissen Häufigkeit auftaucht und der Fehler als solcher der Händlerwerkstatt schon bekannt ist. Dann muß von der Händlerwerkstatt verlangt werden, daß sie nicht versucht, auf die schnelle und billige Art den Kunden loszuwerden, sondern den typeigenen Mangel gegebenenfalls unter Inkaufnahme erheblichen Aufwands bei einer Nachbesserung beseitigt.

Speziell bei Unterrostungen, die sich immer weiter fressen, wenn der Rost nicht an jeder Stelle sorgfältig bis auf das gesunde Metall abgeschliffen

wird, sind dem Käufer mehr als zwei Nachbesserungsversuche nicht zuzumuten (OLG Hamm, Urteil vom 24. 11. 1975 – 2 U 86/75). Ist ein Getriebeschaden aufgetreten, dessen Ursache nicht festgestellt werden kann, wird deshalb ein neues Getriebe eingebaut und taucht nun wiederum ein Mangel auf, so bedeutet schon die einmal fehlgeschlagene Nachbesserung Unzumutbarkeit einer weiteren (OLG Hamm, Urteil vom 24. 9. 1969 – MDR 1970, 231).

Andere Gerichte formulieren allgemein, daß bei einer Ersatzlieferung Unzumutbarkeit weiterer Reparatur gegeben ist, wenn die Ersatzlieferung wiederum mangelhaft ist (OLG Hamburg, Urteil vom 28. 2. 1974 – MDR 74, 577).

Was bis jetzt ausgeführt wurde, galt zunächst für das mehrfache Auftreten eines bestimmten Mangels. Es muß sinngemäß jedoch auch gelten, wenn verschiedene Mängel, zumal derselben Art, in einer gewissen Häufung auftreten. Denn gerade wenn dies der Fall ist, liegt ein deutliches Zeichen dafür vor, daß das mit mehreren Mängeln verschiedener Art behaftete Fahrzeug nicht dem üblichen Fertigungsstandard entspricht, und gerade dann ist die Annahme sehr begründet, daß der Käufer eines solchen Fahrzeugs nie froh werden wird und im Zweifel auch nach Ablauf der Gewährleistungsfrist fortlaufend Ärger hat. Das mag etwa gelten, wenn nacheinander an verschiedenen Stellen der Karosserie Wasserundichtigkeit auftritt oder einerseits Karosseriemängel und andererseits maschinelle Mängel sich ergeben. Man wird dann die Zumutbarkeitsgrenze – wenn es nicht um sehr schwerwiegende Mängel geht, wie einmal einen Getriebe-, dann einen Motorschaden – nicht mehr bei zwei, sondern bei drei bis vier Nachbesserungen ansetzen können. Mehr Nachbesserungen dürften auch hier und gerade hier nicht zumutbar sein.

Wie sich der Hersteller/Importeur verhält

Wenn es zu einer Auseinandersetzung zwischen Käufer und Händler darüber kommt, ob eine weitere Nachbesserung zumutbar sei oder nicht, wenn sich der Händler trotz mehrfacher erfolgloser Nachbesserung oder trotz sehr schwerwiegender Mängel querlegt, dann steht sehr oft im Hintergrund, daß der Hersteller oder Importeur des Fahrzeugs, um das es geht, nicht mitziehen will.

Denn es ist zu berücksichtigen, daß die Rechte, die dem Käufer gegenüber dem Händler zustehen, letztlich auch wieder dem Händler gegenüber dem Hersteller/Importeur zustehen müssen. Im Verhältnis zu diesem ist nämlich der Händler seinerseits auch nur Käufer.

Stellt sich der Hersteller/Importeur gegenüber dem Händler stur und verweigert die Rücknahme des Fahrzeugs, dann wird in der Regel der Händler nicht nachgeben, sondern es gegebenenfalls zu einem Prozeß kommen lassen. So kann also indirekt eine extrem harte und unnachsichtige Haltung des Herstellers/Importeurs dazu führen, daß Käufer und Händler in einen Prozeß kommen, den sie selbst gerne vermieden hätten, den der Händler aber im Hinblick auf das Verhalten des Herstellers/Importeurs führen muß.

Es ist nun denkbar, daß der Hersteller oder Importeur nicht bereit ist, einen Händler, der einen solchen Prozeß verliert, zu decken, also nicht bereit ist, sein Schundprodukt zurückzunehmen. Dann wird man wohl von einem skandalösen Verhalten sprechen dürfen, denn ein solches Verhalten läuft darauf hinaus, daß derjenige, der letztlich allein für die Mängel des Fahrzeugs verantwortlich ist, sich dieser Verantwortung zu entziehen versucht.

Der Käufer wird, wenn er mit seinem Händler eine Auseinandersetzung über die Wandelung des Kaufvertrags führt, gelegentlich hören, daß sich der Hersteller/Importeur weigere, den Wagen zurückzunehmen. In diesem Falle empfiehlt ACE Lenkrad, sich auch direkt an den Hersteller und Importeur zu wenden, wobei selbstverständlich gerne auf die Hilfe des ACE zurückgegriffen werden kann.

Im Prozeß kann der Kunde solch unnachgiebiges Verhalten des Herstellers/Importeurs daraus erkennen, daß der auf Rückzahlung des Kaufpreises verklagte Händler dem Hersteller/Importeur den Streit verkündet. Bei einer vernünftigen Kundenpolitik sollte solches sich nicht ereignen. Dennoch sind uns solche Fälle gerade von ausländischen Herstellern bekannt. Insbesondere Importeure der britischen Leyland-Fahrzeuge und der italienischen Alfa-Romeo-Autos scheinen hier im Verhältnis zu ihren Händlern eine unnachsichtige, nicht kundenfreundliche Haltung einzunehmen. Solche Dinge zu wissen und bei Kaufinteresse zu erwägen, ist wichtig, denn das schönste Auto ist nur halb so schön und halb soviel wert, wenn der Kundendienst des Herstellers nichts taugt.

Ausgleich für die Nutzung des Fahrzeugs

Wenn Nachbesserung nicht mehr zumutbar ist, dann kann der Käufer Rückgängigmachung des Kaufs oder Minderung des Kaufpreises verlangen. Eine Minderung des Kaufpreises ist in der Regel uninteressant. Denn wenn schon in der Garantiezeit mehrfach und hartnäckig Mängel auftauchen, dann ist damit zu rechnen, daß solche Mängel auch auftauchen werden nach Ablauf der Garantiezeit, und dann sind sie gegebenenfalls aus eigener Tasche zu bezahlen. Die dringende Empfehlung ist also die, wenn überhaupt Unzumutbarkeit der Nachbesserung aufgetreten ist, nicht Kaufpreisminderung, sondern Rückgängigmachung des Kaufs zu verlangen.

Ersatzfahrzeug kann nicht verlangt werden

Eines kann der Käufer leider nicht, weil dies nach den NVB ausgeschlossen ist, gegen Rückgabe des mangelhaften Fahrzeugs Lieferung eines neuen Ersatzfahrzeugs verlangen (Ziff. VII, 4 S. 2 NVB). Diese Regelung ist für den Käufer unbefriedigend. Denn oft ist er mit einem bestimmten Fahrzeugtyp durchaus zufrieden, will eben lediglich die an einem Einzelexemplar vorhandenen Mängel nicht hinnehmen. Er wäre also gut gestellt, wenn er ein anderes, neues und einwandfreies Exemplar desselben Typs bekommen könnte. Das wäre für den Käufer von Interesse deshalb, weil dadurch, daß manchmal Monate ins Land gehen, bis es zu einer Wandelung kommt, eine Preiserhöhung eingetreten sein kann. Macht der Käufer jetzt den Vertrag über sein mangelhaftes Fahrzeug rückgängig und will ein neues Fahrzeug desselben Typs, muß er einen erhöhten Preis zahlen, obwohl

dies nicht nötig gewesen wäre, wenn das von ihm zunächst gekaufte Fahrzeug einwandfrei gewesen wäre.
Die Gewährleistungsfrist beträgt einheitlich ein Jahr ab Auslieferung des Fahrzeugs. Werden nach Auftreten eines Mangels neue Ersatzteile eingebaut, etwa ein neues Getriebe oder ein neuer Motor, so gibt es für diese neuen Teile keine neue Gewährleistungsfrist. Die Gewährleistungsfrist auch für diese Ersatzteile endet vielmehr mit der Gewährleistungsfrist für das Fahrzeug schlechthin.
„Sämtliche Ansprüche wegen Fehler verjähren mit Ablauf der Gewährleistungsfrist...", sagt § VII 9 NVB. Nach dem BGB unterbricht jede zur Behebung eines Fehlers durchgeführte Reparatur die Verjährung. Das bedeutet, daß die Verjährungsfrist (1 Jahr) neu zu laufen beginnt. Bei Fahrzeugen, bei denen mehrfach Nachbesserungen durchzuführen sind, könnte dies bedeuten, daß sich letztlich die Gewährleistungsfrist über einige Jahre hin erstreckt. Das aber ist ausgeschlossen durch eine besondere Bestimmung der NVB, Ziff. VII 9 S. 3.
Danach stellen sich die Dinge so dar, daß zwar für innerhalb der Gewährleistungsfrist geltend gemachte, aber nicht beseitigte Fehler, bis zur Beseitigung des Fehlers Gewähr geleistet wird und solange die Verjährungsfrist gehemmt ist.

Hemmung der Verjährung bedeutet aber lediglich, daß die Zeit der Hemmung auf die Verjährungsfrist nicht angerechnet wird. Eine Unterbrechung der Verjährung findet also nach dieser Bestimmung (Ziff. VII 9 S. 2 NVB) nicht statt. Wichtig ist aber, daß die Verjährungsfrist auch in diesen Fällen auf jeden Fall endet „drei Monate nach Erklärung des Verkäufers, der Fehler sei beseitigt, oder es liege kein Fehler vor" (Ziff. VII 9 S. 3 NVB). Diese Bestimmung führt zu einer – im Vergleich zum Gesetz – erheblichen Benachteiligung des Verkäufers. Das wiederum kann nur zur Folge haben, daß der Käufer auch unter diesem Gesichtspunkt sich keinesfalls auf ein Spiel einlassen sollte, daß immer wieder nachgebessert wird, bis nahe an den Ablauf der Gewährleistungsfrist.

Denn dann könnte es ihm passieren, daß nach Ablauf der Gewährleistungsfrist und unabhängig davon, daß sein Fahrzeug unter Umständen wochenlang beim Händler stand, Gewährleistungsansprüche nicht mehr anerkannt werden und er jetzt mit seinem Mangel-Fahrzeug allein weiterkommen bzw. es unter Aufwendung von Reparaturkosten instand setzen lassen muß.
Diese den Käufer benachteiligende Bestimmung der NVB sollte daher dazu führen, daß dann, wenn verhältnismäßig kurz vor Ablauf der Gewährleistungsfrist zum wiederholten Mal Mängel auftauchen, dem Käufer eine weitere Nachbesserung nicht mehr zugemutet wird. Er kann dann – gleichsam in letzter Minute – noch Rückgängigmachung des Kaufs verlangen.
So kompliziert ist die Rechtslage, wie sie sich heute darstellt, wenn der Käufer eines Neuwagens Ärger mit Mängeln des Fahrzeugs hat. Unter dem Strich kann gesagt werden, daß der Käufer nicht schlecht dasteht, soweit es um die Zumutbarkeit immer wieder neuer Reparaturen als Nachbesserung geht. Allerdings gilt auch hier, daß nur der Recht bekommen kann, der sein Recht beweisen kann. Das macht manchmal Schwierigkeiten.

Denn nicht immer nimmt die Werkstatt eines Händlers dann, wenn ein Garantiefall gemeldet wird, einen schriftlichen Auftrag des Kunden auf. Selbst wenn dies geschieht, erhält der Kunde nicht immer eine Durchschrift dieses Auftrags – eben weil es ein Garantiefall ist. Das ist schlecht, denn dann hat der Händler, wenn er sich nicht loyal verhält, später im Streit um die Unzumutbarkeit weiterer Nachbesserung die Möglichkeit, geltend zu machen, es seien nicht so viele Nachbesserungen durchgeführt worden, wie der Käufer behauptet. Solche Fälle sind uns – leider! – auch von Händlern namhafter Fabrikate bekannt.

Deshalb sei abschließend die dringende Empfehlung ausgesprochen, darauf zu achten, daß über jede Reklamation eines Mangels in der Garantiezeit die Werkstatt eine schriftliche Bestätigung erteilt und daß diese schriftliche Bestätigung genau und umfassend das wiedergibt, was wirklich gerügt wurde. Hier heißt es aufpassen, aber wer zur rechten Zeit aufpaßt, spart sich später möglicherweise viel Ärger.

Eduard Wolf

Das ist passiert:

Jemand hatte in einem Reisebüro eine Ganzjahres-Reisegepäckversicherung abgeschlossen. Bei Abschluß war darauf hingewiesen worden, daß auch eine Fotoausrüstung auf Reisen mitgenommen werde. Die Angestellte des Reisebüros, die den Versicherungsantrag entgegennahm, erklärte, die Fotoausrüstung sei in die Versicherung eingeschlossen. Daraufhin kam es zum Abschluß der Reisegepäckversicherung.

Auf einer Reise wurde aus dem verschlossenen Auto des Reisenden Reisegepäck entwendet, darunter eine Fotoausrüstung im Wert von rund 2500 Mark. Die Reisegepäckversicherung weigerte sich, diesen Schaden zu ersetzen unter Hinweis darauf, daß gemäß § 2 Ziff. IV, V der Versicherungsbedingungen bei Diebstahl aus verschlossenen Kraftfahrzeugen die Erstattung von entwendeter Fotoausrüstung ausgeschlossen sei.

Das ist die Frage:

Kann durch mündliche Erklärungen bei Abschluß eines Reisegepäck-Versicherungsvertrags eine für den Versicherten ungünstige Regelung in den Versicherungsbedingungen abgeändert werden?

Das ist die Antwort:

Wird eine Reisegepäckversicherung abgeschlossen, so wird dabei regelmäßig die Geltung der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Reisegepäckversicherung (AVB) vereinbart. Diese bestimmen Art und Umfang der Ersatzpflicht des Versicherers, wenn es zu einem Diebstahlschaden kommt.
Die AVB sind Allgemeine Geschäftsbedingungen im Sinne des Gesetzes über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBG). § 4 ABGB bestimmt, daß eine besondere Haftungsvereinbarung allgemein in AVB festgelegten Bestimmungen vorgeht. Das den Versicherungsantrag entgegennehmende Reisebüro und dessen Angestellte, ist als Vertreterin der Versicherungsgesellschaft anzusehen (§ 164 BGB).



Im Hinblick auf die Eigenart der Reisegepäckversicherung als Sachversicherung kann das abschließende Reisebüro nicht nur als Vermittler angesehen werden.
Dann aber gilt, was der Vertreter, damit die Angestellte des Reisebüros, individuell mit dem Kunden vereinbart, ihm erklärt hat. Durch die mündliche Erklärung über den Umfang der Reisegepäckversicherung (die von den AVB abweicht, und die zur Grundlage des Vertragsabschlusses wurde), gilt daher das von der Angestellten des Reisebüros zum Versicherungsumfang Erklärte und gelten nicht die Haftungsbeschränkungen der AVB.
So hat das AG München in einem Urteil vom 12. 2. 1979 (6 C 20838/78) entschieden. Das Gericht weist weiter darauf hin, daß abgesehen von der so gefundenen Entscheidung des Einzelfalls generelle Bedenken dagegen bestehen, ob die Einschränkung des Versicherungsschutzes in § 2 IV AVB überhaupt wirksam sei. Denn durch diese Einschränkung laufe der Versicherungsschutz bei Diebstählen aus Kraftfahrzeugen praktisch darauf hinaus, daß lediglich die Entwendung von Kleidungsstücken abgesichert sei. Das aber sei für den Versicherten überraschend. Es werde hierauf auch nicht ausdrücklich und in deutlich, nicht zu übersehender Art und Weise hingewiesen.

Das ist passiert:

Müller hatte einen Wagen beim Händler gekauft, der im Zeitpunkt der Übergabe an den Kunden knapp unter 100 Kilometer Betriebsleistung hatte.
Das Fahrzeug war auch zunächst auf den Händler zugelassen gewesen, allerdings von ihm nicht benutzt worden. Sieben Monate nach dem Kauf brannte das Fahrzeug vollständig aus.
Müller hatte eine Teilkaskoversicherung abgeschlossen und verlangte vom Kaskoversicherer Ersatz. In einem Fragebogen hatte er angegeben, er habe das Fahrzeug neu gekauft. Der Versicherer verweigerte die Zahlung mit der Begründung, das Fahrzeug sei, da zunächst auf den Händler zugelassen und weil es schon eine Betriebsleistung von knapp 100 Kilometer hatte, nicht neu gewesen. Der Händler bestätigte, daß er seinerseits das Fahrzeug als Neufahrzeug an Müller verkauft hatte.

Das ist die Frage:

Kann ein von einem Auto-Händler gekauftes, auf ihn zugelassenes Fahrzeug mit einer Betriebsleistung von 100 Kilometern noch als neu bezeichnet werden?

Das ist die Antwort:

In der Praxis gibt es wohl kein Fahrzeug, das im wahrsten Sinne des Wortes mit Null Kilometer an den Käufer ausgeliefert wird. Manche Hersteller stellen den Kilometerzähler so ein, daß eine gewisse, geringe Zahl von Kilometern abgefahren wird, bis dieser sich auf Null stellt und auf jeden Fall hat ein Fahrzeug, bis es zum Käufer kommt, einige wenige Kilometer zurückgelegt, durch Überführungs-, Probe- und Rangierfahrten. Dieser Umstand nimmt dem Fahrzeug daher nicht den Charakter des Neuwagens.
Auch „die bloße Eintragung im Kraftfahrzeugbrief macht den Wagen noch nicht zu einem Gebrauchtwagen“. Das gilt jedenfalls dann, wenn ein Händler als erster im Brief eingetragen ist und das Fahrzeug nicht für eigene Zwecke benutzt hat. Deshalb war auch die Beantwortung der im Versicherungsfragebogen gestellten Frage nicht zu beanstanden, die der Versicherer offensichtlich unter der Gegenüberstellung von „neu“ und „gebraucht“ sah.
Der Versicherer hat daher Kaskoentschädigung zu leisten für einen Neuwagen.
BGH Urteil vom 14. 11. 1979 – IV ZR 41/78

Das ist passiert:

Der Fahrer eines Pkw Peugeot hatte seinen Wagen quer vor einer Garage, die das Ende einer Garagenzeile bildete, geparkt. Vor den Garagen befand sich ein Hinweis: „Privatparkplatz. Widerrechtlich geparkte Fahrzeuge werden kostenpflichtig abgeschleppt.“
Der Besitzer des blockierten Fahrzeugs bat, nachdem er 1½ Stunden gewartet hatte, die Polizei, den Wagen zu entfernen. Die erschienenen Polizeibeamten schoben das Fahrzeug zunächst so weit von der blockierten Garagenausfahrt weg vor andere Garagenausfahrten, daß der behinderte Garagenbesitzer ausfahren konnte. Die Polizei veranlaßte dann das Abschleppen des Fahrzeugs.

Das ist die Frage:

Kann die Polizei auch von privatem Gelände auf Veranlassung privater Personen, parkende Fahrzeuge abschleppen lassen? Hat der Eigentümer eines solchen Fahrzeugs die dabei anfallenden Abschleppkosten zu tragen?

Das ist die Antwort:

Die Polizei kann immer einschreiten, wo gegen Regeln der StVO verstoßen wird. Wenn auf Verkehrsflächen, auf denen die StVO Anwendung findet, widerrechtlich geparkt wird,

kann die Polizei stets abschleppen lassen und Ersatz dabei anfallender Kosten verlangen.
Auf privatem Gelände, auf dem die StVO keine Anwendung finden kann, ist diese Rechtfertigung polizeilichen Einschreitens nicht gegeben. Allerdings könnte die Behinderung einer Garagenaus- und -einfahrt eventuell noch unter den Schutz der StVO fallend angesehen werden, denn es wird durch ein behindernd geparktes Fahrzeug ja nicht nur die Ausfahrt, sondern auch die Einfahrt in die Garage unmöglich gemacht, was aber den Abfluß des fließenden Verkehrs von öffentlicher Verkehrsfläche behindert.
Auf jeden Fall aber kann die Polizei nach den Polizeigesetzen der Länder – im entschiedenen Fall § 2 Abs. 2 des Baden-Württembergischen Polizeigesetzes – zum Schutz privater Rechte tätig werden. Das geht auf Antrag des Berechtigten und nur dann, wenn gerichtlicher Schutz nicht rechtzeitig zu erlangen ist und wenn ohne polizeiliche Hilfe Gefahr besteht, daß die Verwirklichung des Rechts vereitelt oder wesentlich erschwert wird. Hier ging es um den Schutz des Besitz- und Nutzungsrechts an dem in der Garage abgestellten Pkw und an der Garage selbst. Eine Anrufung des Gerichts war nicht möglich, da sich der Vorfall zutrug an einem Samstagnachmittag. Mit den ihm rechtlich und tatsächlich zur Verfügung stehenden Mitteln konnte der Garagenbesitzer sein Nutzungsrecht nicht sichern. Er konnte daher zu Recht die Polizei rufen und diese zu Recht einschreiten. Insbesondere war es nicht erforderlich, daß der Garagenbesitzer selbst einen Abschleppdienst beauftragte. Denn die Frage, ob dabei anfallende Kosten von dem, der sein Fahrzeug störend abgestellt hatte, zu erstatten seien, ist nach der Rechtsprechung der Zivilgerichte nicht eindeutig zu bejahen.
Deshalb konnten die Polizeibeamten, als sie gerufen wurden, berechtigterweise einschreiten, und sie konnten auch veranlassen, daß das Fahrzeug abgeschleppt wurde, da in kurzer Frist nicht feststellbar war, wo sich der Fahrer des störend geparkten Pkw aufhielt. Der Fahrer des Pkw hat die Kosten des Abschleppens zu tragen. (VG Freiburg, Urteil vom 3. 4. 1979 – VS VI 454/77).

Verkehrsgerichtstag setzt nicht nur Impulse für Neuerungen

Kommt der Unfallschreiber?

Man wird dem alljährlich in Goslar stattfindenden Deutschen Verkehrsgerichtstag bescheinigen können, daß dort Themen behandelt werden, die das wiedergeben, was in einem weitgespannten Sinne jeweils aktuell ist auf dem Gebiet des Verkehrsrechts. Das heißt nicht, daß die Beratungen und Entschließungen, die dort stattfinden, immer zu einem Neuerungsimpuls führen.

So ist denn auch das Ergebnis einiger Arbeitskreise des 18. Deutschen Verkehrsgerichtstags dies, daß nichts Neues stattfinden soll. Zum „Verkehr auf mehreren Fahrstreifen“ wurde zwar beschlossen, es solle das Rechtsfahrgebot verschärft kontrolliert werden.
Dazu, sich dafür auszusprechen, auch außerhalb geschlossener Ortschaften auf Fahrbahnen mit mehrstreifigem Verkehr – also vor allem Autobahnen – Rechtsüberholen zuzulassen in einem Umfang, der über das bisher schon Mögliche hinausgeht, konnte sich der Arbeitskreis nicht entschließen.
Dafür soll die „Notfall-Gasse“ nicht mehr in der Mitte freigelassen werden, sondern es soll vorgeschrieben werden, daß sich alle Fahrzeuge möglichst weit links einordnen, so daß rechts in Verbindung mit der Standspur ein einwandfreier Weg für Einsatzfahrzeuge geschaffen werde. Ein Vorschlag, der wohl eine vernünftigere Regelung bringt als die bisherige.
Zum wiederholten Mal beschäftigte sich der Verkehrsgerichtstag mit der Problematik der Änderung von Vorschriften in Zusammenhang des Entzugs der Fahrerlaubnis. Der Arbeitskreis sprach sich gegen jede nennenswerte Veränderung des gegebenen Zustandes aus, etwa in dem Sinn, daß eine Fahrerlaubnis „auf Bewährung“ entzogen werden könne, oder aber in dem Sinne, daß bei Berufskraftfahrern in beschränktem Umfang Ausnahmen gemacht werden könnten. Lediglich dafür wollte sich der Arbeitskreis verwenden, daß die bisherigen Mindestsperrfristen überprüft werden, um den Kursen für Nachschulung einen höheren Anreiz zu geben.
Die noch geltende Regelung über die Mindestversicherungssummen (500000 Mark für Personenschäden, 100000 Mark für Sachschäden und 20000 Mark für reine Vermögensschäden) wurde in einem weiteren Arbeitskreis als nicht mehr ausreichend angesehen.
Eine Verdoppelung dieser Mindestversicherungssummen wurde als empfehlenswert angesehen. Das ist bedenkenswert, wenn man sich überlegt, daß nach den so geäußerten Vorstellungen dann nicht einmal die heute schon weit verbreitete Eine-Million-Deckung noch als ausreichend anzusehen wäre.
Vielleicht gibt die hier zum Ausdruck gekommene Meinung von Fachleuten dem einen oder anderen Anlaß zu überprüfen, ob es nicht sinnvoll wäre, den Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrag von der Mindestdeckungssumme wenigstens auf eine Million oder aber von ihr auf Zwei-Millionen-Deckung umzustellen.
Ein Thema, das in den nächsten Jahren von erheblicher Bedeutung sein wird, war dem „Unfallschreiber als Beweismittel“ gewidmet. Es geht darum, daß in alle Kraftfahrzeuge ein Gerät ähnlich dem Fahrtenschreiber in Lastwagen eingebaut werden soll. Doch soll dieses als Unfallschreiber bezeichnete Gerät lediglich die Fahrdaten der letzten zwei Minuten vor einem Unfall speichern, nämlich Geschwindigkeit, Beginn, Intensität und Ende einer Bremsung.
Das Gerät soll ausdrücklich nicht dazu verwendet werden können, die Einhaltung einer vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit zu überwachen, sondern nur dann verwertet werden dürfen, wenn es zu einem Unfall kam, zur Rekonstruktion des Unfallgeschehens.
Dazu gibt es aus technischer Sicht eine Notwendigkeit im Hinblick darauf, daß Anti-Blockiersysteme zwischenzeitlich schon von zwei deutschen Fahrzeugherstellern in bestimmte Fahrzeugtypen eingebaut werden. Da aber diese ABS-Systeme das Blockieren von Rädern vermeiden, es damit auch nicht mehr zur Abzeichnung von Bremsspuren auf der Fahrbahn kommt, fehlt das vielleicht entscheidende Beweismittel für die Rekonstruktion eines Unfallgeschehens, nämlich die Bremsspur.
Dafür Ersatz zu schaffen, ist u. a. Sinn der Einführung des Unfallschreibers. Der mit dieser Frage befaßte Arbeitskreis sprach sich für die Einführung des Unfallschreibers aus, eine Empfehlung, die über kurz oder lang Vorschrift werden dürfte.
Ein anderes Thema, das in den nächsten Jahren noch an Bedeutung gewinnen wird, war die Frage, ob „Parkvorsorge für Anlieger“ geschaffen werden solle. Es geht darum, den Bewohnern von Innenstadtgebieten Parkmöglichkeiten zu schaffen. Das soll erreicht werden dadurch, daß bestimmte Straßenzüge nur für das Parken von Anliegern freigegeben werden. Anlieger erhalten eine Plakette, mit der sie ihr Fahrzeug kennzeichnen können.
Der Sinn der Maßnahme ist klar: Es soll zu einer Entlastung der Innenstadtgebiete kommen, dort wohnende Menschen sollen von einem Teil der Unannehmlichkeiten entlastet werden, die mit dem Wohnen in Innenstadtgebieten heute verbunden ist. Darüber hinaus könnte es so gelingen, vielen unnötigen Pendlerverkehr aus der Innenstadt fernzuhalten.
So zeigt sich auch von den Themen, die behandelt wurden, daß einiges, was hier behandelt und worüber Entschließungen gefaßt wurden, eines nicht allzu fernen Tages gesetzliche Vorschrift sein wird. Andere Entschließungen werden mehr oder weniger Papier bleiben.



Nicht alle machen Schlagzeilen, aber viele werden doch ein paar Stunden bekannt: Über deutsche Urlauber, die im Ausland verunglücken, wird viel geschrieben. Über all den oft schlimmen Schicksalen, die solchen unglücklichen Menschen widerfahren sind, vergißt man allzuleicht, daß viele Millionen Deutsche Jahr für Jahr ihre Ferien jenseits unserer Grenzen verbringen und dabei überhaupt keine Schwierigkeiten haben. Dennoch ist es wichtig, sich auf ein Urlaubsland vorzubereiten und zu wissen, was dort anders ist; um so weniger wird passieren. Auf den folgenden Seiten sagt ACE Lenkrad, was Sie beachten sollten, wenn Sie ins Ausland reisen.

Wenn's gekracht hat

Deutsche Autofahrer, die im Ausland in einen Unfall verwickelt werden, müssen auch bei einem nicht selbstverschuldeten Unfall mit Blechschaden oft jahrelang auf die Schadenregulierung warten. Hier erweist sich der Abschluß einer Verkehrs-Rechtsschutzversicherung als unbedingt erforderlich, denn ohne nachdrückliche Hilfe eines Rechtsanwaltes kommen deutsche Kraftfahrer in bestimmten Ländern nicht zu ihrem Recht. In einigen Ländern wird der an einem Unfall beteiligte Kraftfahrer, der nicht Staatsbürger des betreffenden Landes ist, bis zur endgültigen Klärung des Falles festgehalten und nur gegen Zahlung einer entsprechenden Kaution wieder auf freien Fuß gesetzt. Verlangen Sie in diesem Fall Ihren Konsularbeamten, der mit Ihnen überlegen wird, ob es zweckmäßig ist, einem Rechtsanwalt noch vor der Heimreise die Wahrung Ihrer Ansprüche zu übertragen.

(Ein Verzeichnis ausländischer Rechtsanwälte, die eng mit der Volksfürsorge-Versicherung, Hamburg, zusammenarbeiten und die in der Regel auch deutsch sprechen, hält der ACE bereit.)

Keinesfalls dürfen Sie ein Kraftfahrzeug mit Totalschaden im Ausland einfach stehenlassen. In diesem Fall drohen erhebliche Zollstrafen. Eine förmliche Übergabe an den fremden Zoll unter Verzicht auf alle Rechte ist jedoch vielfach möglich und befreit von Zollabgaben.

Nicht totalbeschädigte Kraftfahrzeuge müssen Sie nach Feststellung des Unfallherganges in die nächste Vertragswerkstatt abschleppen lassen, damit der Schaden je nach Schwere des Unfalles entweder behoben oder wenigstens festgehalten werden kann. Können nicht totalbeschädigte Kraftfahrzeuge im Ausland nicht wieder instand gesetzt werden, können sie vom ACE-Rückholdienst zurückgeholt werden.

Im übrigen gilt für einen Unfall im Ausland dasselbe wie für einen im Inland: Vorrangig ist in jedem Fall die Absicherung der Unfallstelle und die Versorgung der Verletzten.

Weitere Maßnahmen, die zu treffen sind:

- Kfz-Daten und persönliche Daten des Unfallgegners festhalten (europäischer Unfallbericht)
- Anschrift von eventuellen Unfallzeugen notieren
- Polizei rufen. Sie brauchen ein Polizeiprotokoll für Ihre Versicherung
- Anschrift und Aktenzeichen des zuständigen Gerichts festhalten
- eine gute Beweissicherung durch Fotos, Unfallskizzen und Spurensicherung ist wichtig
- wird von der Polizei eine Kaution verlangt, informieren Sie sofort das auf der Rückseite der grünen Versicherungskarte genannte zuständige Büro des Besuchslandes
- in diesem Fall auch den Konsularbeamten verlangen
- Als ACE-Mitglied mit Verkehrs-Rechtsschutz können Sie sich an das nächstgelegene ausländische Anwaltsbüro wenden. Dies ist insbesondere notwendig bei Verteidigung wegen einer Verkehrsstrafsache oder wenn gegenüber Ausländern Forderungen durchgesetzt werden sollen.

Da bei einem Unfall im Ausland auch bei berechtigten Ansprüchen nicht immer Schadenersatz zu erlangen ist, weist auch das Auswärtige Amt Urlauber auf die große Bedeutung des eigenen Versicherungsschutzes hin.

Wenn Sie Hilfe brauchen

Wer im Ausland in Not gerät, muß sich nicht allein gelassen fühlen. Rund 430 Botschaften, Generalkonsulate, Konsulate und ehrenamtliche Honorarkonsuln sind verpflichtet, einem Deutschen zu helfen. Das Auswärtige Amt hat uns diese Liste zur Verfügung gestellt, die allerdings nur die von Touristen am häufigsten besuchten Länder in Europa umfaßt. Wer nach Amerika, Afrika, Asien oder Australien/Ozeanien will, findet ähnliche Hinweise in der Broschüre „Urlaub 1980" des Auswärtigen Amtes, die beim ACE erhältlich ist. Darin steht auch, in welcher Notlage Sie Hilfe von den deutschen Konsulaten im Ausland erwarten können und wie die Unterstützungen im einzelnen aussehen. Auslandsvertretungen sind die 123 Botschaften, 59 Generalkonsulate und 7 Konsulate der Bundesrepublik Deutschland. Dazu kommen 238 Honorarkonsuln, die ehrenamtlich tätig und einer diplomatischen oder berufskonsularischen Auslandsvertretung unterstellt sind. Ihre Befugnisse und Möglichkeiten reichen nicht so weit wie die der übrigen Konsularbeamten. Die Dienstorte der Honorarkonsuln sind zusätzlich angegeben; die Anschriften können Sie den örtlichen Telefonbüchern entnehmen oder bei den Botschaften und Berufskonsulaten erfragen.

Belgien

• Botschaft Brüssel, Avenue de Tervueren 190, Tel.: 7705830 • Generalkonsulat Antwerpen, De Keyserlei 5, Tel.: 327813 • Generalkonsulat Lüttich, Avenue Rogier 7a, Tel.: 235995 • Honorarkonsuln in Charleroi, Gent, Hasselt, Ostende

Bulgarien

• Botschaft Sofia, Ulica Henri Barbusse 7, Tel.: 720382

Dänemark

• Botschaft Kopenhagen, Stockholmsgade 57, Tel.: 261622 • Konsulat Apenrade, Kystvej 18, Tel.: 621464 • Honorarkonsuln in Ålborg, Århus, Esbjerg, Frederikshavn, Korsør, Naestved, Nykøbing, Odense, Rønne, Svendborg, Tórshavn, Vejle

Finnland

• Botschaft Helsinki, Fredrikinkatu 61, Tel.: 602355 • Ho-

norarkonsuln in Kuopio, Mariehamn, Oulu, Tampere, Turku

Frankreich
• Botschaft Paris, Rechts- und Konsularabteilung, 34, Av. d'Iéna, Tel. 3593351 • Generalkonsulat Bordeaux, 377, Boulevard du Président Wilson, Tel.: 086020 • Generalkonsulat Lille, 22, Place du Maréchal Leclerc, Tel.: 938463 • Generalkonsulat Lyon 33, Boulevard des Belges, Tel.: 245473 • Generalkonsulat Marseille 338, Avenue du Prado, Tel.: 776090 • Generalkonsulat Nancy 15, rue de Buthégnémont, Tel.: 3961243, Außenstelle Straßburg 15, rue des Francs Burgois, Tel.: 326186 • Honorarkonsuln in Boulogne-sur-Mer, Brest, Dünkirchen, Le Havre, Nantes, Nizza, Rouen, Toulouse

Griechenland
• Botschaft Athen, Odos Karaoli kai Dimitriou (ex-Loukianou) 3, Tel.: 724–801 • Generalkonsulat Saloniki, Odos Karolou Diehl 4a, Tel.: 224911 • Honorarkonsuln in Chania/Kreta, Iraklion/Kreta, Korfu, Patras, Rhodos, Samos, Volos

Irland
• Botschaft Dublin, 43 Ailesbury Road, Tel.: 693011 • Honorarkonsuln in Cork, Limerick

Island
• Botschaft Reykjavik, Túngata 18, Tel.: 19535/36 • Honorarvizekonsuln in Akureyri, Hella, Isafjördur, Seydisfjördur, Vatneyri, Vestmannaeyar

Italien
• Botschaft Rom, Rechts- und Konsularreferat, Via G. Paisiello 24, Tel.: 864003 • Generalkonsulat Genua, Via San Vincenzo 4/28, Tel.: 590841 • Generalkonsulat Mailand, Via Soferino 40, Tel.: 6595461/62 • Generalkonsulat Neapel, Via Crispi 69, Tel.: 664647 • Konsulat Palermo, Via Emerico Amari 124, Tel.: 583377 • Honorarkonsuln in Bari, Cagliari, Florenz, Livorno, Messina, Rimini, Triest, Turin, Venedig

Jugoslawien
• Botschaft Belgrad, Ulica Kneza Miloša 74–76, Tel.: 645755 • Generalkonsulat Zagreb, Proleterskih Brigada 64, Tel.: 519200

Luxemburg
• Botschaft Luxemburg, 20–22,

NOTIZEN über mein Urlaubsland

Tragen Sie heute in Ruhe ein, was Sie morgen wissen müssen.

Heimatanschrift ____________________

Urlaubsanschrift ____________________

Reisepaß-Nr. ____________________

Ausstellungsort ____________ Datum ____________

Grüne Versicherungskarte ja/nein Nr. ________

Internationaler Führerschein ja/nein

Tempolimits: innerorts ___ Landstraßen ___ Autobahnen ___

mit Anhänger: innerorts ___ Landstraßen ___ Autobahnen ___

Promillegrenze ________

Notrufe: Polizei ________ Unfallrettung ________

Adresse der deutschen Botschaft ____________________

____

ACE-Notruf-Nummer: 07 11 / 53 44 44

Vorwahl nach Deutschland aus dem Ausland: ________

Kraftfahrzeugpapiere ____________________

____

(Nr., Ausstellungsort und -datum eintragen!)

Sonstiges ____________________

ave. Emile Reuter, Tel.: 26791/2

Niederlande

• Botschaft Den Haag, Groot Hertoginnelaan 18–20, Tel.: 469206 • Generalkonsulat Amsterdam, de Lairessestraat 172, Tel.: 736245 • Generalkonsulat Rotterdam, Parklaan 36, Tel.: 365133 • Honorarkonsuln in Eindhoven, Leeuwarden, Maastricht

Norwegen

• Botschaft Oslo, Oscarsgt. 45, Tel.: 563290 • Konsulat Bergen, Slottsgate 3, Tel.: 219984/5 • Honorarkonsuln in Ålesund, Bodö, Drammen, Haugesund, Kirkenes, Kristiansand S., Kristiansund N., Narvik, Sandefjord, Skien, Stavanger, Tromsö, Trondheim

Österreich

• Botschaft Wien, Metternichgasse 3, Tel.: 736510–18 • Generalkonsulat Graz, Hamerlinggasse 6/I, Tel.: 71401 • Generalkonsulat Innsbruck, Adamgasse 5/V, Tel.: 25971/72 • Generalkonsulat Salzburg, Bürgerspitalplatz 1, Tel.: 41591 • Honorarkonsuln in Bregenz, Klagenfurt, Linz

Polen

• Botschaft Warschau, ul. Dabrowiecka 30, Tel.: 173011–12, Rechts- und Konsularreferat, ul. Katowicka 31, Paß- und Sichtvermerkstelle, ul. Katowicka 31a

Portugal

• Botschaft Lissabon, Campo dos Martires da Pátria, 38, Tel.: 563961/64 • Generalkonsulat Porto, Rua do Campo Alegre 276, Tel. 65132 • Honorarkonsulat in Faro, Funchal (Madeira), Ponta Delgada (Azoren)

Rumänien

• Botschaft Bukarest, Strada Rabat 21, Tel.: 792580

Schweden

• Botschaft Stockholm, Skarpögatan 9, Tel.: 631380 • Generalkonsulat Göteborg, Drottninggatan 63, Tel.: 178365 • Generalkonsulat Malmö, Studentgatan 6, Tel.: 235560 • Honorarkonsuln in Halmstadt, Helsingborg, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Linköping, Norrköping, Sundsvall, Trelleborg, Uddevalla

Schweiz

• Botschaft Bern, Willadingweg 83, Tel.: 440831/36 • Generalkonsulat Basel, Steinenring 40, Tel.: 390815 • Generalkonsulat Genf, 28 C, chemin du Petit-Saconnex, Tel.: 335000 • Generalkonsulat Zürich, Kirchgasse 48, Tel.: 326936/38 • Honorarkonsul in Lugano

Wenn Ihnen was fehlt

„Wenn ein Dieb Erfolg hat, war beim Opfer meist Leichtsinn im Spiel", stellt das Auswärtige Amt in seinen Ratschlägen für Auslandsurlauber fest.

Es sollte sich wirklich keiner auf das Glück verlassen und statt dessen lieber eine vernünftige Vorsorge treffen. Am besten ist es, möglichst wenig Wertsachen mitzuführen und das Gepäck stets im Auge zu behalten. Besondere Vorsicht ist geboten, wenn das vollgepackte Auto abgestellt ist.

Das Innenministerium Baden-Württemberg rät Autoreisenden in einem Faltblatt, nur bewachte Parkplätze zu benutzen, den Wagen immer abzuschließen und das Lenkradschloß einrasten zu lassen. Die beste Vorbeugung ist es, nichts sichtbar im Wagen liegenzulassen und das leere Handschuhfach offenstehen zu lassen. Bester Schutz vor Taschendieben bietet ein Brustbeutel oder eine Gürteltasche.

Reisen Sie zu zweit oder in einer größeren Gruppe, sollte nicht eine Person die gesamte Reisekasse verwalten, um einen Totalverlust auszuschließen. Das Risiko wird auch eingeschränkt, wenn eine alleinreisende Person Papiere und Geld an verschiedenen Stellen der Kleidung verstaut. Es ist aber wenig sinnvoll, Wertgegenstände unter dem Fahrersitz etc. zu verstecken. Diebe kennen diese Verstecke. Vielleicht war man Ihnen schon eine Weile gefolgt oder hatte Sie auf dem Parkplatz erwartet. Ihre Bewegungen beim Verstecken verhelfen dem Dieb dann zum raschen Zugriff.

Haben Sie eine Reisegepäckversicherung abgeschlossen und Ihr Gepäck geht verloren, benötigen Sie u. a. eine Anzeigenbestätigung der Ortspolizei oder des Verkehrsunternehmens, z. B. der Bahn, für die Schadensregulierung. Um bösartige Überraschungen zu vermeiden, empfiehlt es sich, vor Abschluß der Reisegepäckversicherung die Vertragsbedingungen genau durchzulesen, um zu sehen, unter welchen Voraussetzungen die Versicherung für entwendete Gegenstände aufkommt und welche Gegenstände von der Versicherung ausgeschlossen sind.

Sowjetunion

• Botschaft Moskau, B. Grusinskaja Ul. 17. Tel.: 2550013 • Generalkonsulat Leningrad, Uliza Petra Lawrowa 39, Tel.: 2735598

Spanien

• Botschaft Madrid, Calle de Fortuny, 8, Tel.: 4199100; Außenstelle Las Palmas de Gran Canaria, General Primo de Rivera, 5(2), Tel.: 275700; Außenstelle Santa Cruz de Tenerife, Avenida de Anaga, 43, Edificio Oceana, Vertical D, Tel.: 284812 • Generalkonsulat Barcelona, Paseo de Gracia, 111, Tel.: 2184750; Außenstelle Palma de Mallorca, Passeig des Born, 15, Tel.: 222997 • Generalkonsulat Bilbao, Plaza de los Alféreces Provisionales, 1, Tel.: 4242465 • Honorarkonsuln in Alicante, Cádiz, Figueras, Granada, Huelva, Málaga, San Antonio, Abad/Ibiza, San Sebastián, Santander, Sevilla, Valencia, Vigo

Tschechoslowakei

• Botschaft Prag, Vlašská 19, Tel.: 532351/6

Türkei

• Botschaft Ankara, Atatürk Bulvari 114, Tel.: 265465 • Generalkonsulat Istanbul, Inönü Caddesi 16–18, Tel.: 450705/08 • Generalkonsulat Izmir, Atatürk Caddesi 260, Tel.: 132302 • Honorarkonsuln in Antalya, Iskenderun, Sivas

Ungarn

• Botschaft Budapest, Izsó utca 5, Tel.: 224–204, Paß- und Sichtvermerkstelle, Ady Endre utca 18

Vereinigtes Königreich

• Botschaft London, 23, Belgrave Square, Tel.: 2355033 • Generalkonsulat Edinburgh, 16 Eglinton Crescent, Tel.: 3372323 • Generalkonsulat Liverpool, 8–12, Water Street, Tel. 2360294 • Honorarkonsuln in Aberdeen, Ballymena, Birmingham, Bristol, Cardiff, Dover, Glasgow, Harwich, Hull (Kingston upon Hull), King's Lynn (Norfolk), Kirkwall, Lerwick, Middlesbrough, Newcastle upon Tyne, Plymouth, Southampton, St. Helier (Jersey)

Aktuelle Daten im Paß

Auch wenn der Personalausweis für die Einreise in einige europäische Reiseländer ausreicht, sollten Sie sich nicht darauf verlassen. Besser gerüstet sind Sie in jedem Fall mit dem Reisepaß, der oft noch zwingend vorgeschrieben ist und an der Grenze verlangt wird. Dann steht Ihnen auch nichts im Wege, wenn Sie Ihre Reiseroute einmal abändern müssen.

Wichtig ist, daß Ihr Paß noch gültig ist und zwar mindestens für die gesamte Dauer des Urlaubes einschließlich Rückreise. Sie sollten jedoch bedenken, daß Sie evtl. durch einen Unfall etc. gezwungen werden könnten, Ihren Aufenthalt zu verlängern.

Prüfen Sie auch, ob Ihr Paßfoto noch aktuell ist. Im Zweifelsfall lassen Sie sich einen neuen Paß ausstellen. Der Antrag auf Verlängerung oder Neuausstellung sollte mindestens zwei Monate vor Reiseantritt gestellt werden. Erkundigen Sie sich rechtzeitig, ob Sie für Ihren Urlaub auch ein Einreise- oder Durchreisevisum benötigen.

Wenn Sie keinen Familienpaß besitzen und Ihre Kinder mit in den Urlaub nehmen wollen, brauchen diese einen Paß oder einen besonderen Kinderausweis als Paßersatzpapier.

Den Paß sollten Sie immer mit sich führen und nie im Auto, Zelt oder Hotelzimmer zurücklassen. Falls Ihre Papiere gestohlen werden oder verloren gehen, ist es für die Beschaffung von Ersatzpapieren von Vorteil, wenn Sie Fotokopien dabeihaben oder sich zumindest die Paßnummer, die Ausstellungsbehörde und das Ausstellungsdatum notiert haben. Das gleiche gilt für Ihre Kfz-Papiere. Nützlich sind auch zwei neue Paßfotos.

Wenn Sie krank werden

Für den Krankheitsfall im Ausland benötigen Sie eine Anspruchsbescheinigung, die Sie kostenlos bei Ihrer Krankenkasse erhalten. Anspruchsbescheinigungen gibt es für Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Holland, Irland, Italien, Luxemburg, Griechenland, Jugoslawien, Spanien, Portugal, und Rumänien (in Schweden genügt für Deutsche der Paß oder Personalausweis). Wenn die Anspruchsbescheinigungen im Ausland angenommen werden, erfolgt die Abrechnung direkt. In anderen Ländern, mit denen die Bundesrepublik kein Sozialversicherungsabkommen hat, müssen Sie sich privat behandeln lassen und die Kosten selbst bezahlen. Die Leistungspflicht der Krankenkassen gilt nur im Inland. Sie können jedoch nach der Rückkehr aus dem Urlaub der Krankenkassen Ihre Rechnungen vorlegen. Einige Kassen gewähren Zuschüsse unter bestimmten Voraussetzungen. Die Kosten für einen medizinisch notwendigen Rücktransport in die Bundesrepublik werden aber von gesetzlichen Krankenkassen seit dem berühmten Ibiza-Urteil des Bundessozialgerichts nicht mehr übernommen. Deshalb ist für solche Fälle der Abschluß einer Reise-Krankenversicherung von Vorteil. Der ACE bietet für 7,20 Mark (nicht für 7,50 Mark, wie im letzten Heft irrtümlich gemeldet) eine Reise-Krankenversicherung an, die für die Dauer eines Jahres gilt und die auch die Kosten für einen Krankentransport vom Ausland ins Inland beinhaltet, die von den gesetzlichen Krankenkassen grundsätzlich nicht mehr getragen werden. Diese Absicherung fällt unter die persönliche Vorsorge. ACE-Mitglieder sind durch ihre Mitgliedschaft gleichzeitig durch die Deutsche Rettungsflugwacht abgesichert, die im Notfall den Rückflug durchführt.

Privatversicherte sind oft besser dran

Mitglieder von privaten Krankenkassen (Privatkrankenversicherte) haben Versicherungsschutz in ganz Europa und darüber hinaus während der ersten vier Wochen ohne besondere Vereinbarungen auch außerhalb Europas. Auch für „Privatpatienten" empfiehlt es sich aber, vor der Abreise ein Gespräch mit der Versicherung zu führen und sich zu erkundigen, ob ihr Vertrag zur Deckung aller Kosten ausreicht, die als Folge einer Erkrankung im Ausland entstehen können, und ob auch ein Rettungsflug zurück nach Deutschland abgedeckt ist. Es gibt innerhalb der einzelnen Versicherungstarife Unterschiede. Teilweise werden die Rückflüge ganz übernommen oder auch nur bis zu einer bestimmten Kilometerentfernung oder finanziellen Größenordnung. In solchen Fällen kann der Schutz durch eine Zusatzversicherung erweitert werden. Wer ständig ein bestimmtes Medikament einnehmen muß, soll sich nicht darauf verlassen, daß genau das gleiche auch im Ausland zu erhalten ist. Oft werden Medikamente im Ausland unter einem anderen Namen angeboten oder sind dort überhaupt nicht zugelassen. Am besten ist es, sich diese Medizin in ausreichender Menge mitzunehmen, und zwar über die Dauer des geplanten Urlaubs hinaus, denn es ist möglich, daß man aus irgendeinem Grund gezwungen ist, den Aufenthalt zu verlängern. Das gilt besonders für Patienten, die einen Herzschaden haben.

Zoll und Devisen

Ärger an der Grenze läßt sich vermeiden, wenn die **Devisen- und Zollbestimmungen** beachtet werden. Das Bundesministerium der Finanzen gibt in Kürze die Broschüre „Gute Fahrt mit dem Zoll 1980" neu bearbeitet heraus. Sie ist bei allen Zollstellen erhältlich und kann auch kostenlos bei der ACE-Abteilung Touristik, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50, angefordert werden.



Weitere Tips

Damit Sie auch wirklich nichts vergessen, wenn Sie aufbrechen, und damit die letzten Tage in der Heimat nicht zu hektisch werden, raten wir Ihnen, sich eine individuelle Checkliste zusammenzustellen. Hier geben wir Ihnen noch ein paar zusätzliche Denkanstöße:

Versicherungen
Vor Reiseantritt sollten Sie prüfen, ob die von Ihnen abgeschlossenen Versicherungen auch Risiken im Urlaub und besonders im Ausland abdecken. Der ACE bietet für Ihre individuelle Absicherung folgende Versicherungen an:

- Wintersport-Versicherung (mit Wintersport-Geräteversicherung, Wintersport-Unfallversicherung, Wintersport-Haftpflichtversicherung und Wintersport-Rechtsschutzversicherung)
- Reiseversicherung (mit Reisegepäck-Versicherung, Reise-Unfallversicherung und Reise-Haftpflichtversicherung)
- Sportboot-Versicherung (mit Sportboot-Kaskoversicherung, Sportboot-Haftpflichtversicherung, und Sportboot-Insassen-Unfallversicherung)
- Camping-Versicherung
- Reise-Krankenversicherung.

Auskunft geben alle ACE-Geschäftsstellen und die ACE-Hauptverwaltung.

Funk und Waffen
Wer Fernseh-, Funk- und Tauchgeräte, Jagdwaffen und Munition mit ins Ausland nehmen will, sollte sich vorher beim Fremdenverkehrsamt des jeweiligen Landes erkundigen.

Tiere
Wer seinen Hund oder seine Katze mit in die Ferien nehmen will, sollte sich vorher ebenfalls beim Fremdenverkehrsbüro erkundigen. In manchen Ländern sind die Quarantänebestimmungen so streng, daß es vernünftiger ist, den Vierbeiner in ein Tierheim zu geben. In diesem Fall empfiehlt sich eine rechtzeitige Anmeldung!

Über Reisen durch die DDR informiert das Gesamtdeutsche Institut, Postfach 1640, Bonn, und das Bundesministerium für Innerdeutsche Beziehungen, Postfach 120250, 5300 Bonn-Bad Godesberg.

Was Sie übers Impfen wissen sollten

Welche Impfungen für ein bestimmtes Reisegebiet vorgeschrieben sind, erfahren Sie bei der Auslandsvertretung des Landes, in das Sie reisen wollen, im Reisebüro oder beim Gesundheitsamt. Da für die verschiedenen Impfungen mit notwendiger Kontrolle von Impfreaktionen oft mehrere Wochen erforderlich sind, sollten Sie etwa 6 Wochen vor Reiseantritt mit Ihrem Arzt sprechen. Kranke und chronisch Leidende sollten ihren Arzt auch auf Impf- und Klimaverträglichkeit ansprechen.

Pflichtimpfungen
Die **Pockenschutzimpfung** wird nur noch von einigen Ländern Afrikas und Asiens verlangt. Für die Einreise in die Bundesrepublik Deutschland ist eine Pockenschutzimpfung nicht mehr erforderlich.
Die **Gelbfieberimpfung** wird für Reisen nach Zentralafrika, dem Norden Südamerikas und bestimmten Staaten Mittelamerikas gefordert.

Ratsame Impfungen
Cholera: Die Impfung kommt in Betracht vor Reisen in Länder, aus denen Cholerafälle gemeldet werden. Sie vermittelt jedoch nur einen begrenzten Schutz und macht keinesfalls Vorsicht – besonders bei Speisen und Getränken – überflüssig.

Tetanus (Wundstarrkrampf): Wundversorgung schützt nicht vor Tetanus. Sie sollten sich impfen lassen.
Poliomyelitis (Kinderlähmung) tritt in südlichen Ländern noch häufiger auf als bei uns. Wer länger als 10 Jahre oder überhaupt noch nicht geimpft wurde, sollte sich impfen lassen. Dies gilt besonders für Kinder und Jugendliche.
Diphtherie tritt in vielen südlichen Ländern noch häufig auf.
Tuberkulose kommt gerade in den Tropen nicht selten vor. Impfung ist dann zu empfehlen, wenn Sie tuberkulinnegativ sind und der Aufenthalt im Reiseland länger dauern soll.
Pflichtimpfungen müssen – andere Impfungen sollten – vom Impfarzt in einen internationalen Impfpaß eingetragen werden.

Woran muß man außerdem denken?
Eine große Ansteckungsgefahr kommt in vielen Ländern von der **Malaria.** Dagegen gibt es keine Impfung. Der Ansteckung kann aber durch Tabletten wirksam vorgebeugt werden. Fragen Sie Ihren Arzt nach der jeweils richtigen Dosierung.
Geschwächten Personen und bei erheblichen Klimaunterschieden sind Injektionen mit Gammaglobulin zu empfehlen, um die Abwehrkräfte gegen Infektionskrankheiten zu heben.
Baden Sie außerhalb Europas und Nordamerikas nie in Flüssen und Seen, im Meer nicht im Bereich von Flußmündungen; unbedenklich ist in der Regel der Swimming-Pool Ihres Hotels.

Auskünfte darüber, ob und in welchem Land gegen was geimpft werden muß, erhalten Sie beim Gesundheitsamt oder bei den Fremdenverkehrsbüros.

Es lockt aus ganz Europa

Seit die Bundespost die R-Gespräche abschaffte, müssen Urlauber umdenken.
Die Reporter waren als erste betroffen, sparsame Urlauber werden es wahrscheinlich erst im Sommer merken: Zum Jahresanfang strich die Deutsche Bundespost eine Telefon-Leistung, die offenbar nur wenig bekannt und auch wenig benutzt wurde. Das R-Gespräch ist tot, es lebe der Lockruf.
Während früher bei R-Gesprächen der Angewählte bezahlte, kann man heute aus dem europäischen Ausland nur noch kostengünstig telefonieren, wenn man sich nach einem kurzen Lockruf zurückrufen läßt. Dies freilich ist nur sinnvoll, wenn die automatische Selbstwahl möglich ist, da man sonst unnötigerweise Mindestgesprächszeiten berappen muß. Zwei Gründe haben die Deutsche Bundespost bewogen, dieses Leistungsangebot zu streichen. Zum einen wurde die Nachfrage immer geringer: Nicht einmal mehr jedes 2000. Gespräch wurden noch als R-Gespräch geführt. Zum anderen häuften sich die Fälle, in denen Fernsprechteilnehmer im nachhinein bestritten, sich zur Annahme von R-Gesprächen und damit zur Kostenübernahme bereit erklärt zu haben. Bei gerichtlichen Auseinandersetzungen war die Deutsche Bundespost dann mangels Beweisen unterlegen.
Schneller und billiger ist es, vom Urlaubsort aus den Gesprächspartner in der Bundesrepublik Deutschland selbst anzuwählen und ihn um seinen Anruf zu bitten. Bei R-Gesprächen dagegen handelte es sich um handvermittelte Verbindungen, die nicht immer sehr schnell zustande kamen. Außerdem wurde jede angefangene Minute voll berechnet, und als Mindestgebühr wurden drei Minuten angesetzt. Hinzu kam noch ein Zuschlag in Höhe der Gesprächsgebühr für zwei Minuten. Für jedes noch so kurze R-Gespräch wurden daher Gebühren wie für ein Fünf-

So kommt man nach Hause

Finnland 990 + 49
Norwegen 095 + 49
Schweden 009 + 49
Dänemark 009 + 49
Irland 16 + 49
England 010 + 49
Nieder-lande 09 + 49
Belgien 00 + 49
BR Deutsch-land
Lux. 050
Frankreich 19 + 49
Schweiz 00 + 49
Österreich 060
Ungarn 00 + 49
Italien 00 + 49
Korsika 19 + 49
Portugal/ Spanien 07 + 49
Mallorca 07 + 49
Sardinien 00 + 49
Sizilien 00 + 49
Griechenland 00 + 49

Minuten-Telefonat berechnet. Von Paris aus zum Beispiel zehn Mark, von London aus 15 Mark.

Bei selbstgewählten Verbindungen dagegen wird – so die Bundespost – nur die reine Sprechzeit berechnet. Ein Drei-Minuten-Gespräch in europäische Länder, die nicht an die Bundesrepublik Deutschland angrenzen, kostet 4,15 Mark, in angrenzende Länder nur 3,68 Mark. Für diesen Bereich wird es vom 1. April an auch den Billigtarif im Selbstwählverkehr geben, der von 18 Uhr bis 8 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gilt und die Kosten sogar auf 2,99 Mark senkt. Da haben es unsere Gäste schon besser: Von der Bundesrepublik Deutschland aus sind R-Gespräche nach wie vor in 13 europäische Länder zugelassen: Dänemark, Finnland, Frankreich, Gibraltar, Großbritannien, Irland, Island, Italien, Jugoslawien, Malta, Norwegen, Portugal und Spanien.

Was man im Ausland braucht, was man darf und was man wissen muß



Reiseland	Reisepaß erforderlich	Grüne Versicherungskarte	Internat. Führerschein	Anspruchsbescheinig. für ärztl. Leistg. im Ausland	Tempolimit für Pkw (km/h)			Tempolimit für Pkw mit Wohnanhänger (km/h)		Promillegrenze	Notrufnummer	
					innerorts	Landstraße	Autobahn	Landstraße	Autobahn		Polizei	Unfallrettung
Belgien	nein	nein	nein	ja	60	90 (2-spurig) 120 (4-spurig)	120	90	120	0,8	901 906 (Großstädte)	900
Bulgarien	ja	ja	nein	nein	60	80	120	80	120 (in Ortschaften höchstens 50 km/h)	0,0	165	150
Dänemark	nein	nein	nein	ja	60	80	100	70	70	0,8	000	s. Telefonbuch Falcks-Rettungsdienst
Finnland	nein	nein	nein	nein	50	80	80	80	80	0,5	000	000
Frankreich	nein	nein	nein	ja	60	90	130 Schnellstraßen: 110	90	130	0,8	Paris: 17	kein einheitl. Notruf, bei Unfall Gendarmerie verständigen
Griechenland	nein	ja	nein	ja	50	80	100	80	100	0,8	01/7775644	
Großbritannien	nein	nein	nein	ja	48	96	112	80	80	0,8	999	999
Irland	nein	nein	nein	ja	48	89	–	72	–	0,8	999	999
Island	ja	ja	nein	nein	45	bis 60 80	–	60	–	0,5	kein einheitlicher Notruf, siehe Telefonbuch (2. Umschlagseite)	
Italien	nein	nein	nein	ja	50	100 (900-1300 ccm) 110 (über 1300 ccm)	(900-1300 ccm) 130 (über 1300 ccm) 140	80	80 (bis 700 kg gelten die Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw)	6)	113	113
Jugoslawien	1)	ja	nein	ja	60	80	120 Bundesstraßen: 100	60	80	0,5	987 Hilfs- und Informationsdienst	987
Luxemburg	nein	nein	nein	ja	60	90	120	90	120	0,8	keine einheitliche Notrufnummer	
Niederlande	nein	nein	nein	ja	50	80	100	80 (1-Achser) 60 (2-Achser)	80	0,5	keine einheitliche Notrufnummer	
Norwegen	nein	nein	nein	nein	50	80	90	70	70 (bei ungebremstem Anhänger 60 km/h)	0,5	02/337080	siehe Telefonbuch (Umschlaginnenseiten)
Österreich	nein	nein	nein	ja	50	100	130	80	100 (bei Anhängern bis 750 kg zulässiges Gesamtgewicht 100 km/h/130 km/h)	0,8	örtlich verschieden, siehe Notrufsäule und Telefonhäuschen	
Polen	ja	ja	ja	nein	50	90	90	70	70	0,2	997	999
Portugal	2)	ja	nein	ja	60	90	120	70	80 Pkw mit Anhänger in Ortschaften: 50 km/h	7)	115	115
Rumänien	ja	ja	nein	ja	60	80 (unter 1500 ccm) 90 (1500-2000 ccm) 100 (über 2000 ccm)		80 bis 100	–	0,0	kein einheitlicher Polizeinotruf	12345 (Bukarest) 123456 (allgem.)
Schweden	nein	nein	nein	8)	50	70 90	110	70	70 (ungebremste Anhänger 40 km/h)	0,5	90000	90000
Schweiz	nein	nein	nein	nein	60	100	130	80	80 (60 km/h für Anhänger über 1000 kg zul. Gesamtgewicht)	0,8	117	144
Spanien	nein	ja	nein	ja	50 bis 60	90 (2-spurig) 100 (3-spurig)	120	80	80	0,8	091 (Madrid)	2333900 (Madrid, Hospital)
Tschechoslowakei	ja	nein	nein	nein	60	90	110	90	110	0,0	242424 (Prag). In anderen Orten nächste Polizeistelle aufsuchen oder anrufen.	155 (Prag, Unfallarzt) 333 (Prag, Krankenwagen)
Türkei	3)	4)	nein	nein	50	90	130	70	90	0,0	285369 (Touristenpolizei Istanbul)	kein einheitlicher Notruf
Ungarn	ja	nein	nein	nein	60	80	100	70	70	0,0	180800 (Budapest)	04
UdSSR	ja	5)	nein	nein	60	90	90	90	90	0,0	02	03

1) Einreise mit Personalausweis möglich. Bei Weiterreise bzw. Durchreise ist Reisepaß erforderlich.
2) Aufenthalt bis zu 2 Monaten mit Personalausweis möglich.
3) Einreise mit Personalausweis zulässig, doch wird bei Einreise auf dem Landweg Reisepaß empfohlen.
Für Reisende aus Berlin in osteuropäische Staaten gelten besondere Bestimmungen.
4) Muß für Türkei gesondert gültig geschrieben werden.
5) Abschluß einer besonderen Versicherung erforderlich.
6) Fahren unter Alkoholeinwirkung verboten (Promillegrenze nicht festgesetzt).
7) Keine verbindliche Regelung – bei Fahruntüchtigkeit aufgrund von Alkoholeinwirkung muß mit Strafe gerechnet werden.
8) Paß oder Personalausweis für Deutsche genügt.

Auf einen Hinweis, ob in den genannten Reiseländern die Gurtanlegepflicht besteht haben wir bewußt verzichtet, da wir der Meinung sind, daß das Sicherheitsbewußtsein an der Landesgrenze nicht enden soll.

Wir empfehlen allen Reisenden, den Gurt unbedingt anzulegen – zur eigenen Sicherheit!
Darüber hinaus empfehlen wir, die grüne Versicherungskarte auch in den Ländern mitzuführen, wo es nicht zwingend vorgeschrieben ist. Sollte es zu einem Unfall kommen, ist dieses Papier unentbehrlich.
Die meisten Fremdenverkehrsämter halten spezielle Informationsschriften für den Autofahrer bereit.

Stand: 1. März 1980

Westfalia setzt auf Benzin-Heizung

Eine neue Benzinheizung hat die Esslinger Fahrzeugfabrik Eberspächer entwickelt. Das Gerät, das die Typenbezeichnung „B2L" trägt, wird derzeit nur in Wohnmobile der Firma Westfalia eingebaut, steht in Kürze aber auch anderen Wohnmobilherstellern zur Verfügung. Vorteil gegenüber herkömmlichen Gasheizungen: Sparsamkeit und größere Unabhängigkeit.

Die Heizung „B2L" wird aus dem fahrzeugeigenen Kraftstofftank versorgt. Sie kann im Stand, aber auch während der Fahrt genutzt werden. Man kann zwischen voller und halber Leistung stufenlos regeln und das Gerät auch zum Lüften einsetzen. Bei voller Leistung mißt der Wärmestrom 2500 Watt, in Halb-Stellung werden 1300 Watt erzeugt. Drei Bedienungselemente stehen zur Wahl: Raumthermostat, ein Schalter zur manuellen Bedienung und die programmierbare Zeitschaltuhr.

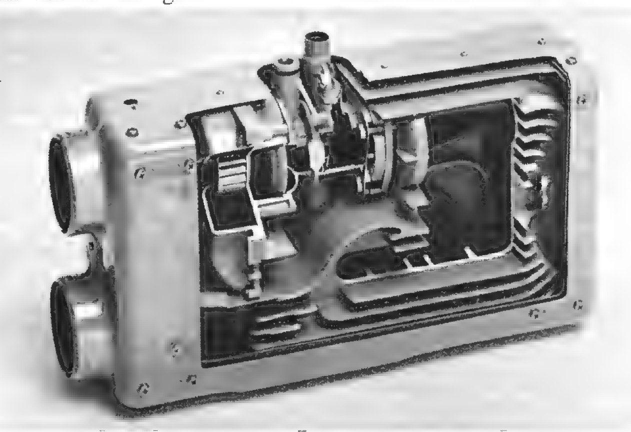
Die Heizung bleibt auch bei Schräglage des Fahrzeugs voll funktionsfähig, sofern das Auto nicht um mehr als ±15 Grad (bei Start oder Thermostatbetrieb) oder ±30 Grad (bei Dauerheizbetrieb) aus der Normallage gebracht wird.

Zur Sicherheit: Ein Thermoschalter überwacht den Verbrennungsvorgang und schaltet bei Störungen über einen Sicherheitsschalter das Gerät ab. Auch bei Überhitzung, Erlöschen der Flamme und anderen Störungen schaltet die Heizung automatisch ab.

Die Vorteile der Benzinheizung

Im Gegensatz zum Gas ist Benzin ein Betriebsstoff, der überall zur Verfügung steht, wo auch Autos fahren. Die Beschaffung von Gas ist dagegen nicht unproblematisch – es müssen zur Sicherheit immer genug Gasflaschen mitgeführt werden, insbesondere für Fahrten abseits der großen Ziele. Weil der größte Gasverbraucher wegfällt (Inhalt: 10 kg), konnte ein Gastank in den Westfalia-Joker eingebaut werden. Dieser Vorrat reicht erfahrungsgemäß für eine Urlaubssaison, da die anderen Gasgeräte (Herd, Kühlschrank) weit weniger verbrauchen als eine Heizung. Besonders bei kleinen Campingwagen gewinnt man – weil die Gasflaschen entfallen – viel zusätzlichen Stauraum. Trotz der Ölkrise ist Benzin- oder Dieselkraftstoff vergleichsweise „preiswert". Ein Vergleich mit Propangas (Preise: 1. 1. 80) brachte folgendes Ergebnis:

Diesel – 7805 kcal/DM; Benzin – 6864 kcal/DM; Propangas – 5500 kcal/DM. Man muß zwar mit weiteren Preissteigerungen für Benzin rechnen, aber auch Gas dürfte teurer werden, so daß die Relationen in etwa konstant bleiben dürften.



Schnittmodell des Eberspächer-Luftheizgerätes „B2L"

Die Heizung kann außen, etwa am Fahrzeugboden, montiert werden, was folgende Vorteile hat: Der Auspuff liegt im Freien; Raumgewinn im Fahrzeuginnern; Geräuschdämpfung durch längere Warm- und Frischluftkanäle; einfachere Inspektionen.

Die Warmluftverteilung durch die „B2L"-Heizung ist gut, was durch Messungen beim Staatlichen Materialprüfungsamt in Dortmund-Aplerbeck bestätigt wird: Am Joker 1 wurde bei Außentemperaturen von −4°C gemessen. Die Temperaturen betrugen: Auf dem Motorraumpolster hinten +19°C; auf dem oberen Bett: +20°C; Fußboden im Bereich Küchenschrank: +15°C.

Wichtigstes Kriterium ist aber wohl der Benzinverbrauch, der bei der Pressevorstellung des Gerätes Mitte Februar unter verschärften Bedingungen gemessen wurde. Bei voller Heizleistung über 24 Stunden, wobei eine Innenraumtemperatur von +38°C erreicht wurde, verbrauchte der Westfalia-Joker 0,35 Liter Benzin pro Stunde. Unter normalen Bedingungen (+20°C im Innern) dürfte der Verbrauch bei wenig über 0,2 l/h liegen. Die Außentemperaturen lagen bei dem Versuch im Schnitt bei 0°C.

Es kann damit gerechnet werden, daß sich die Benzinheizung bei Motorcaravans durchsetzen wird. Ab Mitte dieses Jahres steht die Eberspächer „B2L" anderen Wohnmobilherstellern auch zur Verfügung. Einbausätze zur Nachrüstung werden vorbereitet. Eine Dieselversion ist bereits entwickelt und befindet sich im Versuchsstadium. Wie teuer die Heizung wird, will die Firma Eberspächer vorläufig noch für sich behalten, – vielleicht wird's ein heißer Preis . . .

Nicht zanken – es wird trotzdem alles teurer. Kräftig. Und überall. Gescheiter ist's: Prüfend vergleichen. Auf Bewährtes zurückgreifen.
Manchmal auch wird die Entmottung der Bescheidenheit zu einer unerwartet angenehmen und freudigen Überraschung. Weil man schon völlig vergessen hat, daß sich auch mit weniger Aufwand – Erholung und Zufriedenheit verwirklichen lassen. Man sollte nur nicht immer wieder fragen, wie ich das gerne tue: Nun sag mal, wie machen, wie schaffen die das bloß? Das hemmt den Ideenfluß, die Eigeninitiative. Und führt zur meist recht teuren Nachäfferei plus Aufschlag: Das kann ich mir noch allemal leisten. Der Keim zur Unzufriedenheit (auch im „nachgemachten" Urlaub) hat seinen Nährboden gefunden. Nur jene sind satt und zufrieden, die davon leben, derartige Verhaltensweisen aufrechtzuerhalten. Sie zu fördern. Denn damit werden die Barrieren der Vernunft, der Einsicht und Gelassenheit durchbrochen: Wenn sie uns einreden oder pseudowissend spüren lassen, ach so, sie können sich das nicht leisten. Ein primitiver Trick. Aber von sehr oft vernunftenthemmender Wirkung.
Wer traut sich denn diesen Aufschwätzkünstlern schon sagen: Ach so, sie sind also nicht in der Lage, ein meinen Vorstellungen und Wünschen gemäßes Angebot zu machen? Womit der berühmte Spieß umgedreht wäre. Versuchen Sie's doch mal. Die Wirkung ist nicht selten ebenso verblüffend wie erfrischend. Also . . .
„Preiswertes Urlaubsland . . . das Land", die Erholung auf dem Bauernhof. Die Nachfrage steigt, vor allem nach Ferienwohnungen zum Selbstbewirtschaften. Als Wegweiser zu über 2000 Ferienwohnungen und -häusern verschiedener Größe (6 DM und 12 DM pro Tag und Person), von der Nordsee bis zu den Alpen, bietet sich zum Preis von 10 DM der 520-Seiten-Wälzer: „Ferien auf dem Lande 1980/81" an. Sie finden darin auch Hinweise auf rund 10000 Einzel-, Doppel- und Mehrbettzimmer mit Frühstück ab 9 DM, Halbpension ab 15 DM und Vollpension ab 19 DM.
Erhältlich ist das Kompendium, in dem von Urlaubern und von der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft für gut befundene Quartiere extra gekennzeichnet sind, bei vielen Volks- und Raiffeisenbanken, im Buchhandel und bei der Landschriften-Verlag GmbH, Kurfürstenstraße 53, 5300 Bonn 1.

☆

Einen höchst lobenswerten und beispielhaften Service bietet der „Verein zur Förderung des Urlaubs auf dem Bauernhof in Baden-Württemberg e.V.".

Hannes Rumreiser blättert in Prospekten



Im neuen Katalog werden – wie üblich – Interessenten 936 Urlaubsbauernhöfe offeriert. Nicht üblich: Es sind ausschließlich „qualitätsgeprüfte Angebote".
Die Besonderheit: Wer nicht so recht weiß, ob, was oder wie, und überhaupt – der nennt der Freiburger Zentrale ganz einfach seine Vorstellungen und Wünsche. Er nennt sein Ferienziel oder die Gegend, die gewünschte Höhenlage, und sagt, ob er mit oder ohne Pkw kommt. Um nur einige Fakten beispielhaft zu nennen. Aus dem Forderungs- und Wunschkatalog des Interessenten erarbeiten dann die Freiburger ein individuelles und detailliertes Quartierangebot. Sieben Tage lang wird das Quartier dann freigehalten. Ein Service, der verständlicherweise nicht für Gottes Lohn geboten werden kann. Die Vermittlungsgebühr beträgt ohne Rücksicht auf die Urlaubsdauer, die Personenzahl und den Quartierpreis 30 DM.
Dem Ortsunkundigen wird mit diesem Angebot sichergestellt, „daß seine Vorstellungen in bezug auf landschaftliche Gegebenheiten und infrastrukturelle Voraussetzungen im Umfeld seines Urlaubsquartiers vollständig berücksichtigt werden".
Anschrift: Urlaub auf dem Bauernhof, Postfach 5443, Friedrichstraße 41, 7800 Freiburg.

☆

Eine Alternative zum Massentourismus will „fintouring" mit seinem Angebot an Ferienhäusern und Bauernhöfen aufzeigen. Es ist ein traumhaftes Reiseland für den, der besinnliche Ruhe in einer Erholungslandschaft sucht. Finnland, das heißt 1200 Kilometer in Nord-Süd- und 500 Kilometer in West-Ost-Richtung; das heißt weiter: 30000 den Küsten vorgelagerte Inseln und Schären, rund 55000 Seen allein in Mittel- und Südfinnland. Nur knapp fünf Millionen Finnen bevölkern die Fläche, die zu 61 Prozent bewaldet ist, in der es große Moore und Sumpfgebiete gibt.
Auch „fintouring" bietet einen Buchungs-Service, bei dem individuelle Vorstellungen in detaillierte Angebote umgesetzt werden. Damit's für Nachfrager schnell geht, aber dennoch nicht zu teuer wird, kann man „fintouring" auch zwischen 18.00 Uhr und 20.00 Uhr ausquetschen.
Anschrift: Lönseck 7, 3006 Burgwedel 2, Tel.: 05135-444.

☆

„Sonnen-Seiten des Saarlands" – oh ja, die gibt's auch in dieser Gegend, aus der man amtlicherseits hört: „Wir sind kein ausgesprochenes Fremdenverkehrsland. Aber was nicht ist, kann noch werden . . ." Also auch eine Alternative zum Massentourismus? Für Frem-

→

de, die Freunde werden wollen, „die sich freuen, wenn sie mal eine falsche Meinung eintauschen können gegen eine richtigere, bessere“, gibt es beim Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft (Hardenbergstraße 8, 6600 Saarbrücken, Tel.: 0681-5011) das Journal mit dem eingangs genannten Titel. Selten bekommt man Informationsschriften dieser Güte auf den Tisch. Das Journal ist nach Text, Bild, Darstellung und Informationsgehalt eine bunt gedruckte Komposition, die man gerne aufhebt. Wer nach 41 Seiten Gefallen findet an der Aufforderung: „Kommen Sie mal her. Bleiben Sie mal da. Für ein paar Tage oder mehr“, der wird ab Seite 42 mit Übersichten und Adressen eingedeckt.

☆

Weil wir versuchen wollen, Ihnen auf der Suche nach Leckerbissen zu helfen: Für 265 Mark können zwei Personen eine Woche lang in Marielyst auf Dänemarks „Südsee-Insel“ Falster Urlaub machen. Gewohnt wird in einem vollständig eingerichteten Hotel-Bungalow des rustikal-komfortablen Hotels Nørrevang. Im Preis außerdem inbegriffen: Die Fährfahrt von Travemünde nach Gedser für beide Personen plus Pkw und eine Übernachtung mit Frühstück in Kopenhagen.
Das gleiche Angebot gilt auch für ein Bungalowdorf mit gemütlichen Holzhäusern am winzigen Hafen von Harbølle auf Møn.
Das Angebot gilt bis zum 3. Mai – allerdings außer Ostern. Anschrift: DANcenter GmbH, Spitalerstraße 16, 2000 Hamburg 1, Tel.: 040-322781.

☆

Information spart Ärger, schützt vor bösen Überraschungen: „77 praktische Tips“ für Besuche in der DDR und aus der DDR und für andere Kontakte hier und dort – bietet das Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen, Postfach 1620, 5300 Bonn 1, in einer 104 Seiten umfassenden und kostenlos erhältlichen Broschüre. Wer in die DDR, nach Berlin oder durch die DDR reisen möchte: Lassen Sie sich das Heft kommen, Sie profitieren von seinem Inhalt.

☆

Oha: „Nach eigenen, weniger guten Erfahrungen mit Pauschalreisen im sogenannten Massentourismus und nach Reinfällen mit nach Prospekten direkt gebuchten Hotels haben wir versucht, festzustellen, welche besseren, individuelleren und risikoloseren Möglichkeiten für Urlaubsbuchungen bestehen.
Hierbei hat sich anläßlich einer längeren Reise durch die Abruzzen und an diese Küste ergeben, daß es in dieser – vom großen Touristenstrom weitgehend verschont gebliebenen Region Möglichkeiten gibt, dem Urlauber als Privatgast entsprechende Buchungen in ausgesuchten Hotels zu vermitteln“.
Diese „Erkenntnis“ haben die aus schlechter Erfahrung klug gewordenen Macher von „Pott+Irion Hotelrepräsentanz“ dankenswerterweise in ein Angebot verpackt, das „den Individual-Touristen als Privatgast ansprechen“ soll. Den also, „der einen erholsamen und erlebnisreichen Urlaub ohne Reklamationen und dem damit verbundenen Ärger verleben möchte“. – Also bitte, wer möchte dies nicht! Pott+Irion, die die Hotel-Interessen dieser italienischen Region am Adriatischen Meer (also Jugoslawien gegenüber) vertreten, bieten in ihrem Prospekt „Die Adria der Abruzzen“ neben Tips und Informationen zur Region Details über die empfohlenen Häuser. Das Angebot der „Spezialisten für individuellen Urlaub“ beginnt schon bei 28 DM für Komfortzimmer, „alles inclusive“.
Wenn Sie oder Sie die Erfahrungen dieser Individualreise-Fans durch eine Buchung nutzen sollten: Sagen Sie uns doch bitte, wie's war. Anschrift: Pott+Irion, Hugo-Wolf-Straße 77/80, 7033 Herrenberg, Tel.: 07032-4179.

☆

Urlaub von Eltern und Kindern – das macht die „K.U.F. Kultur- und Feriendienst GmbH“ in München möglich. Es sei ein neues, aber seit Jahren die Bewährungsprobe bestehendes Angebot, sagen die Veranstalter. Sie bieten bei pädagogischer Betreuung Spiel- und Spaßreisen, Hobby- und Sportferien für alle Altersgruppen zwischen acht und 17 Jahren. Es sind „keine sturen Studienreisen, aber auch keine Gammeltouren auf gut Glück; sondern fröhliche Ferienwochen mit vielen beliebten Freizeitprogrammen. Von der Abreise bis zur Rückkehr haben geschulte Reiseleiter die „Aufsichtspflicht“. Der gleiche Veranstalter bietet auch Familienreisen mit Kinderbetreuung und mit individuellem Service für die Eltern. Zielgebiete sind Österreich, der Gardasee und die Adria. „Pro zehn Familien wird eine geschulte Betreuerin eingesetzt, die für Babynahrung, Kinderpflegeprodukte, frische Kinderwäsche etc. sorgt; ferner Babysitting, Kinderprogramme für jedes Alter und jedes Wetter. Die ‚Kleinkind-Pauschale‘ umfaßt Kindersportwagen/Rückentrage, Laufställchen, Kinderhochstuhl, ja sogar Babywanne und Wickelbrett im Ferienquartier. Sehr hohe Kinderermäßigung – auch im Extrazimmer, auch in der Hochsaison (bis 50 Prozent).“ – Wie das in der Praxis aussieht: Sagen Sie's uns. Wir sagen Ihnen die Anschrift: Kultur- und Feriendienst, Hochbrückenstraße 10, 8000 München 2, Tel.: 089-225080.

☆

Verkaufsförderung für die einen, Lern-Urlaub für die anderen, das kann durchaus auf einen vernünftigen Nenner gebracht werden. Seriös sein und Spaß machen.
„Filmferien – Ferienfilm“ nennen die Angebotspartner Robert Bosch GmbH, Geschäftsbereich Photokino (Bauer), und das Steigenberger Hotel Sonnenhof in Grafenau das von Dr. Gunther Sang geleitete Kursprogramm. „Die Praxis steht im Vordergrund. Jeder Teilnehmer (deren Zahl pro Filmferien-Woche auf 15 begrenzt ist) hat die Möglichkeit, seinen eigenen Film zu drehen, zu bearbeiten und zu vertonen. Tips und Ratschläge gibt Dr. Sang. Wer bereits eine eigene Kamera hat, kann sie natürlich verwenden. Ansonsten stehen Bauer Filmkameras, Bauer Tonfilmprojektoren und die notwendigen Zubehörgeräte zur Verfügung. Tja, Sie brauchen im Grunde nichts weiter mitzubringen als gute Laune. Alles andere ist im Pauschalpreis inbegriffen.“ Den und die Termine erfahren Sie so:
Steigenberger Touristik Service, Postfach 16440, 6000 Frankfurt, über das Steigenberger Hotel Sonnenhof, Postfach, 8352 Grafenau/Bayer. Wald, Tel.: 08552-2033 oder über den örtlichen Foto-Fachhandel.

☆

Für angehende Petrijünger: Die bestandene Sportfischerprüfung ist Voraussetzung für den Erwerb örtlicher Angelberechtigungen im gesamten Bundesgebiet. Der Landkreis Birkenfeld im Hunsrück bietet Fachkurse im Gebiet der oberen Nahe. Sie können nach amtlicher Prüfung zum Erhalt des Sportfischerpasses führen. Die Mitgliedschaft in einem Angelsportverein ist dazu nicht erforderlich. Lehrgang, Unterkunft und Verpflegung gibt's als Pauschalangebot.

Anschrift: Kreisfremdenverkehrsamt Birkenfeld, Postfach 1480, 6580 Idar-Oberstein oder Schneewiesenstraße 21, 6588 Birkenfeld/Nahe, Tel.: 06782-1231-35.

☆

UdSSR

„Mit dem Auto nach Moskau“, das ist nicht nur der Titel eines im Bleicher-Verlag erschienenen Taschenbuchs, das scheint mehr Leute zu reizen, zu interessieren, als wir angenommen haben. Die zahlenmäßige Reaktion auf unsere bisherigen Erfahrungs-Vermittlungen jedenfalls läßt dies vermuten. Deshalb auch der Hinweis auf die Publikation, die sich im Untertitel als Protokoll ausweist: „Eine Testfahrt auf der Olympiaroute“. Wilfried Nagel, Journalist, versteht sein flott und unterhaltsam geschriebenes Reiseerlebnis als „ein Stück wichtige Lebenshilfe für alle, die in die UdSSR reisen wollen“. Ein bißchen teuer scheint's mir zu sein mit DM 8,80. Aber wie's halt so ist, wenn die (vermutete) Nachfrage groß zu werden verspricht. Der Reisebericht wird ergänzt durch Tips, die zusammen mit anderen Informationen zu einem ausgewogenen Fundus führen können. Weil jeder aus seiner ureigenen Einstellung heraus gewichtet, kritisch betrachtet und bewertend einstuft, deshalb haben wir einen Rußland-Experten das Buch lesen und seine Meinung zu den darin gegebenen Tips formulieren lassen. Wir wollen Erfahrung gegen Erfahrung stellen, damit Sie die goldene Mitte finden. Wir wollen nicht die Auseinandersetzung darüber, wer hat denn nun recht, wir wollen für den, der zu lesen bereit ist, möglichst viele Informationen zusammentragen. Unterschiedlich betrachtet, subjektiv dargestellt. Dazu ein Beispiel: Nagel schreibt: „. . .in der Rollenhalterung an der Wand hängt eine zur Neige gehende

Rolle rauhes Toilettenpapier. Es riecht nach Sauberkeit." Unser Experte: „Es riecht nicht nach Sauberkeit, es stinkt nach Lisol. Übrigens ein Geruch, den man in allen Ostblockländern kennt." Nagel an anderer Stelle: „... Toiletten ohne Toilettenpapier, jedoch mit Papierkorb für weitere Abfälle..." Unser Rezensent: „Dieses ist folgendermaßen zu ergänzen: Das Toilettenpapier gehört in Rußland nicht in den Abfluß, sondern in den Papierkorb. Der hängt dann gelegentlich voll mit kotverschmiertem Papier, direkt vor der Nase". – Ich kann's ebensowenig objektiv beurteilen wie jene, die Rußland ebensowenig kennen. Ich weiß nur, daß ich in deutschen Autobahnraststätten auch schon Toiletten in einem Zustand angetroffen habe, der selbst einen derben Menschen abschrecken mußte. Soll heißen: Je mehr Aussagen Sie vor einer geplanten Reise sammeln, desto weniger werden Sie überrascht sein. Wie in einem solchen Fall. Nagel: „Ein Bier zu 65 Kopeken und ein Mineralwasser zu 13 Kopeken runden das Mahl ab." – „Warum schreibt er nicht", fragt unser Rußland-Kenner, „daß das Bier für einen Mitteleuropäer (fast) ungenießbar ist. Es ist zu sauer, und es ist kein Hopfen drin." Auch hier: Wir können's nur vermitteln.

Vermitteln wollen wir Ihnen, den Campern, diese Adresse: Knaus Wohnwagenwerk KG, Postfach 36, Marktbreiter Straße 11, 8703 Ochsenfurt/M., T.: 09331 – 661. Warum? – In seinen „carpress"-Mitteilungen 1/80-229 hat dieser Wohnwagenhersteller „vor Ort recherchierte" Fakten kurz und bündig „in einem Alphabet von Tips zusammengefaßt". Sie sollten nicht darauf verzichten. Unter anderem deshalb: „... wer mit dem Wohnwagen ostwärts fährt, sollte sich zuvor mit den Reisemodalitäten vertraut machen. Andere Länder – andere Sitten, die Besinnung auf dieses Sprichwort ist in der Sowjetunion besonders angebracht.

☆

Nicht einer Meinung mit dem Verfasser (des in ACE LENKRAD 1/80 veröffentlichten Informationsangebots) sind Heidi und Albert Horn aus Werl. Denn: „Wir waren bereits zweimal mit dem eigenen Wagen (Ascona 1200) in der Sowjetunion und würden diese Reise jederzeit und ohne Begleitfahrzeug antreten!
Wir haben sämtliche Straßen im europäischen Teil der SU bereist und haben nur die allerbeste Erfahrung gemacht.
... Wir schwebten niemals in der Gefahr ‚auf der Strecke zu bleiben', auch bei einer etwaigen Panne nicht, denn alle 5 bis 10 Kilometer sind die Gai-Posten (Polizei), die auf den Verkehr achten. Außerdem wäre uns bei der Hilfsbereitschaft der Bevölkerung schnellstens geholfen worden, was wir von Bekannten, die einen Bruch am Chassis ihres Wohnwagens hatten, bestätigt bekamen. An Ort und Stelle wurde mitten in der Nacht der Wagen wieder zusammengeschweißt.
Warum dem hängengebliebenen Einzelreisenden also ein Gnade Gott?". Was bei uns als Dummer-Jungen-Streich hingenommen wird, das sollte man auch für die UdSSR so gelten lassen, meinen die Horns im Hinblick aufs Thema Langfinger. Denn heiß begehrt seien vor allem die D-Schilder oder auch die Schriftzüge der Automobilhersteller. Kritik lassen auch sie erkennen, wenn's um die Sauberkeit, besonders bei den sanitären Anlagen geht. Andererseits: „Wir müssen erst alle Vorurteile abgebaut haben, um uns dann unvoreingenommen ein Bild von Land und Leuten der SU machen" zu können. „Wir müssen die Sowjetunion als ein Reiseland sehen wie z. B. Italien oder Spanien". Sie loben die Gastfreundschaft, die Herzlichkeit der Russen und stellen fest: „Dort nehmen sich die Menschen noch Zeit füreinander. Wir werden jedem, der eine solche Reise allein mit dem eigenen Wagen unternimmt, nur Mut zusprechen und ihn in seinem Entschluß bestärken. Dieser Urlaub ist ein unvergeßliches Abenteuer".
Wilfried Nagel: „Wer abseits vom organisierten Rummel das Abenteuer sucht und tiefere Eindrücke als oberflächliche Urlaubsbräune mit nach Hause bringen möchte, sollte mit seinem Auto durch die UdSSR fahren und einen lohnenden Blick ins Alltagsleben der Sowjetmenschen werfen".
Bis zum nächsten Heft
Ihr Hannes Rumreiser

Jahrelang duldete die Justiz, daß mit Radarwarngeräten Geschäfte gemacht wurden. Und auch heute ist es noch nicht verboten, elektronische Apparate zu bauen, zu verkaufen und folglich auch zu kaufen, mit denen man sich vor den Radarmeßgeräten der Polizei per Piepston schützen lassen kann. Allerdings ist der Betrieb solcher Geräte (Lenkrad berichtete darüber in Heft 6/79 ausführlich) strafbar. Jetzt macht die Justiz Jagd auf Autofahrer, die ein solches Gerät besitzen – oder von denen sie annehmen muß, daß sie eines besitzen (und vermutlich auch betreiben) könnten. Bei mehreren spektakulären Aktionen in diesem Zusammenhang wurde indesssen deutlich, daß Justitia mit Kanonen auf Spatzen zielt und sich nicht geniert, dabei recht hemdsärmelig mit verbrieftem Recht umzugehen.

Nichts für ungut, Herr Staatsanwalt

Mit einem kritischen Kommentar prangerte unsere Redaktion Ende vergangenen Jahres an, was anderswo bisher nicht so deutlich gesagt worden war: Gegen die Hersteller, Importeure und Verkäufer der von Post und Polizei gefürchteten Apparate kann nach geltendem Recht nicht vorgegangen werden. Aber: „Wäre es dann nicht Verpflichtung des Staates, durch eine gesetzliche Regelung Klarheit zu schaffen?" fragte Rechtsanwalt Wolfgang Vogt die Lenkrad-Leser und zog den zutreffenden Schluß: „So aber stellt sich leider der Eindruck ein, daß Hersteller, Importeure und Verkäufer mit dem Käufer Schindluder treiben, ihn letztlich beschwindeln, weil sie eine Ware anpreisen und verkaufen, die – da verboten – wertlos ist. Es stellt sich auch der Eindruck ein, daß dieser Schwindel sich mit stillschweigender, möglicherweise hämischer Duldung der Obrigkeit vollzieht. Motto: Selbst ist schuld, wer erwischt wird . . ." Dieser Denkanstoß für unsere Gesetzesmacher, aber auch für die Gesetzeshüter, ist anscheinend nicht auf fruchtbaren Boden gefallen. Denn einmal mehr greift der Staat den Bürger an, wo es angebracht wäre, ihn zu schützen.

So jagt die Stuttgarter Justiz gegenwärtig hinter rund 20 Radarwarngeräten her, die allesamt bei der Firma Stolle, einer einstmals florierenden Antennenfabrik in Lünen (Westfalen) gekauft worden sein sollen. Seit Stolle Konkurs anmeldete und kurzerhand 800 Leute auf die Straße flogen, kümmern sich Polizisten und Staatsanwälte landauf, landab um ehemalige Kunden der Elektronikfirma: Mit einem Schlag hat Justitia plötzlich eine Antenne für den Endverbraucher. In den Akten der Firma Stolle fanden sich nämlich Rechnungen, aus denen hervorgeht, wer sich solch ein Warngerät bestellt hat.

Und wie so oft, wenn in unserem Land das große Aufräumen beginnt, wird alles in einen Topf geworfen: So mußten sich in Süddeutschland Radiohändler, Privatleute und auch drei Autozeitschriften von amtlichen Schnüfflerfahndern in die gute Stube blicken lassen.

Kein Scherz: Mit sechs Kriminalisten und einem Staatsanwalt rückte die Justiz in Stuttgart der VW-Audi-Porsche-Zeitschrift „Gute Fahrt" auf den Leib, nachdem sie zuvor bei „Lenkrad" vorstellig geworden war. Und in München wurde ein ADAC-Redakteur, der sich ebenfalls mit dem Thema befaßt hatte, buchstäblich heimgesucht.

Gefahndet wurde nach dem Stolle-Gerät „Rawa 2000", dem sogenannten Super-Snooper (Über-Schnüffler), von dem sogar die niederländische Polizei ermittelt hatte, daß der Apparat 150 Meter vor der Kontrolle piepst.

Der Staatsanwalt hatte sich seine Arbeit leicht gemacht: In fotokopierte Durchsuchungsanträge trug er lediglich die bei Stolle sichergestellte „Kundenkartei" ein und rannte zum Gericht, und auch dort war man recht schnell: Ein Durchsuchungsantrag nach dem anderen wurde unterschrieben. Zumindest in unserem Falle übersahen die eifrigen Rechtskundigen einen entscheidenden Tatbestand: Die Redaktion besaß nie ein solches Gerät (und auch nie ein anderes). Sie konnte also überhaupt nicht im Verdacht stehen, das Gerät „unbefugt zu benutzen oder aber zur unbefugten Benutzung an Dritte weiterveräußert zu haben".

Deshalb ist die gegen Lenkrad gerichtete Aktion auch nicht gerechtfertigt gewesen, sie beruht auf einer unzutreffenden Annahme, was um so schlimmer gewertet werden könnte, wenn man weiß, welchen Schutz das Redaktionsgeheimnis im Gesetz genießt.

Überdies wäre es für die Ermittlungsbehörden viel einfacher gewesen, dem Irrtum auf die Spur zu kommen. In den Stolle-Unterlagen hatten sie zwar eine Rechnung, ausgestellt auf ACE-Lenkrad, gefunden, aber daß diese Rechnung storniert worden war, wollten sie nicht zur Kenntnis nehmen.

Natürlich hat es mit dieser Rechnung eine Bewandtnis: Im November 1978 – damals war der Betrieb der Geräte noch nicht verboten, und die Bundesregierung sagte noch im April 1979, man warte noch auf ein höchstrichterliches Urteil – hatte die Redaktion für kurze Zeit leihweise ein Testmuster erbeten. Die Firma Stolle hatte uns Presseinformationen zugeschickt, aus denen zu entnehmen war, daß die holländische Polizei das Gerät getestet und sogar gut beurteilt hatte: Wenn das Gerät warne, erfülle es ja seinen Zweck und zwinge die Leute zum korrekten Tempo.

Man mag dahingestellt lassen, ob diese Auffassung der Verkehrssicherheit dienlich gewesen ist. Unbestritten hatten wir jedoch das Recht, ein solches Gerät zu beschaffen und zu beurteilen. Die „Gute Fahrt" etwa prüfte mit dem Gerät in Zusammenarbeit mit der Stuttgarter Polizei und schrieb darüber. Dann wanderte das Probestück in den Keller, wo man gemeinhin Dokumentationsmaterial lagert, wenn der Schreibtisch überquillt. Der Deutsche Touring-Club und der AvD warnten vor solchen Geräten, und auch wir berichteten sehr ausführlich darüber.

Es komme also niemand und sage: Die Jungs von Lenkrad wollten unerlaubterweise ein solches Gerät in Betrieb nehmen . . .

Konnten sie ja gar nicht, denn als der Stolle-Apparat per Nachnahme kam, schickten wir ihn („Annahme verweigert") wieder zurück. Deshalb trägt die Rechnung auch den Stornovermerk.

Wie einfach wäre es für den ermittelnden Staatsanwalt gewesen, mit einem kurzen Stadtgespräch diesen Hintergrund abzuklären. Oder bei der Post anzufragen, die uns sofort bestätigte, daß die Sendung gar nicht angenommen worden war.

Ob und inwieweit die Ermittler den Grundsatz von der Verhältnismäßigkeit der Mittel überstrapazierten, soll an anderer Stelle entschieden und gewertet werden. Es darf aber angemerkt werden, daß am Tag, als die Kripo kam, in den Zeitungen davon die Rede war, daß die baden-württembergische Polizei „zahlreichen wichtigen Hinweisen aus der Rauschgiftszene" nicht nachgehen kann, weil es ihr an Leuten fehlt.

Wir kennen sechs, die hatten an diesem Tag offenbar viel Zeit.

Und am Rande gefragt: Gibt es bei einer Pleitefirma nichts Wichtigeres zu suchen als die Kundenkartei? Wann prüft endlich einmal ein Staatsanwalt, warum von heute auf morgen 800 Mitarbeiter auf die Straße gesetzt werden? Kann man da nicht auf einen viel konkreteren Verdacht kommen?

Unser Neuer! Ihre wichtigste Kalkulationsgrundlage für mehr Urlaub mit weniger Geld!

auto club ACE europa

Sommer 1980

Spezial

Reisedienst GmbH

Flugreisen in die UdSSR
Busreisen nach Ungarn
Busreisen in die CSSR



Studienreisen

ACE-Sommer-Spezial!
Unser aller-allerneuester Ferienkatalog. Hochaktuell! Mit interessanten Angeboten. Ganz besonders verlockend für Gruppen ab 20 Personen.

ACE-Sommer-Spezial!
Den müssen Sie unbedingt haben. Also – her damit – gleich anfordern beim ACE-Reisedienst.



Campingurlaub in ACE-eigenen Wohnwagen

Sommercamping in
Lido di Pomposa/Italien
Les Vieviers/Frankreich

ACE Reisedienst = guter Urlaub





auto club ACE europa

Spezial-Coupon:

Einsenden an ACE Reisedienst GmbH
Schmidener Straße 233, 7000 Stuttgart 50
Tel.: 07 11/5 06 71

Senden Sie mir bitte Ihren neuen ACE-Sommer-Spezial. Und bitte gleich! Danke!

Name: ______________________

Anschrift: ______________________

____

Ein eiskalter Gewinn

Der Volksmund sagt, in Rottweil sei es immer eine ganze Jacke kälter. Gemeint ist damit, daß an dieser windigen Stelle zwischen Schwarzwald, Schwäbischer Alb und Baar extreme Minustemperaturen auftreten können. Daß den Autofahrer solches direkt am Geldbeutel trifft, war mir bislang nicht bekannt, obwohl ich seit 20 Jahren regelmäßig dorthin komme.

Immerhin begründete der Pächter der Autobahn-Tankstelle Neckarburg-Ost mit den großen Kältegraden eine überzogene Preisforderung, von der die Gesellschaft der Nebenbetriebe meinte, dies sei wohl ein Fall für die Landeskartellbehörde. Die Rede ist von einer 250-ml-Flasche für das Frostschutzmittel Erdal-Rex, für das ich Anfang des Jahres 4,50 Mark zahlen mußte. Ein Spitzenpreis, wie ihn niemand aus unserer Redaktion bis dahin kannte.

Weil ich reklamierte, sagte der Tankwart: „Ich kann nichts ändern, der Preis ist halt so." Als ich mich ein paar Tage später telefonisch an den Chef wandte, wunderte er sich gewaltig, daß man wegen einer solchen Geschichte nach Rottweil telefonierte. Und erst als ich ihm hieb- und stichfest beweisen konnte, daß sein Preis überhöht war, suchte er eine Erklärung für diesen Preis. Er fand sie in dem, was der Volksmund sagt und versuchte einleuchtend klarzumachen, daß diejenigen Autofahrer, die bei ihm Frostschutz kaufen, den Betrieb ganz schön durcheinander bringen. Es sei ja nicht damit getan, allein ein Fläschchen Frostschutz an den Mann zu bringen. Der Tankwart müsse auch – und dies „bei dieser Kälte" – zunächst die Motorhaube aufmachen. „Fast jedes Auto kommt hier völlig eingefroren an." Deshalb müsse regelmäßig das ganze System der Scheibenwaschanlage aufgetaut werden.

Dieses ist die Sicht des geschäftstüchtigen Handelsmannes, der nach einer plausiblen Erklärung sucht. Freilich: Als ich damals beim Kauf den Tankwart aufmerksam machte, daß dies doch ein sehr stolzer Preis sei, sagte dieser: „Wir haben nichts anderes." Sein Chef hingegen heute: „Wenn Sie das widerspruchslos hinnehmen, dann wird es Ihnen auch verkauft. Aber wenn Sie Beratung wünschen, dann bekommen Sie natürlich auch ein anderes Produkt." In der Tat: Unterm Ladentisch, wie früher die Pornos, handelt diese Tankstelle auch Billig-Eisfrei für eine Mark pro Portion. Man muß halt wissen, wohin man schaut, wenn man einkauft – unterm Ladentisch sind die feinen Sachen.

Ich kann mir andererseits die Versuchung vorstellen, in der der Pächter einer solchen Tankstelle lebt: Wer bei ihm Frostschutz kauft, zahlt jeden Preis, denn er braucht es. In Rottweil ist es, wie man so landläufig sagt, halt einen ganzen Kittel kälter.

Wem also dort der Scheibenwaschbehälter leer wird, dem bleibt nichts anderes übrig, als eine Mischung aus Wasser und Frostschutz einzufüllen, die den dort gegebenen Temperaturen entsprechen. Er muß also nicht nur teuren Frostschutz kaufen, sondern wird auch – vom Tankwart „fachkundig" bedient – eine besonders wirksame Kältemischung, sprich: doppelt so viel doppelt teuren Saft einfüllen.

Zweierlei Preise – ist nicht drin

Am Ende des Gespräches war der Pächter bereit, über den Preis mit sich reden zu lassen. Er würde noch einmal prüfen, ob die Kalkulation nicht doch zu hoch sei, er gebe zu, 4,50 Mark sei schon außerordentlich viel. Und zumindest jetzt, wo es wieder wärmer werde, stimme ja seine Argumentation mit den Erschwernissen beim Service, mit der Kälte und mit den widrigen Umständen nicht mehr hundertprozentig. Er sehe auch ein, daß derjenige Autofahrer, der nur diese Frostschutzflasche kauft, „im Grunde genommen einen billigeren Preis zahlen" sollte, als derjenige, dem der Tankwart das Zeug in den Behälter kippt, weil der erste ja nicht bedient oder beraten würde. Aber: „Zweierlei Preise, das ist wohl nicht drin." Obwohl er da schon einen kalkulatorischen Unterschied von einer halben Mark entdeckt, sagt er.

Insoweit hat das Gespräch etwas genützt. Mit Sicherheit brachte es auch Aufklärung darüber, daß der Preis nicht nur und nicht immer vom Produkt bestimmt wird, sondern, wie in diesem Falle auch, von vielleicht unnötig hohen Handelsspannen. Die Firma Erdal-Rex, von uns nach dem Preis befragt, verwies darauf, daß der mittlere Endverbraucher-Preis über die gesamte Bundesrepublik bei 2,50 Mark liegt und damit „dicht am Wettbewerb". Der Großhandel bekommt die Eiswässerchen für ca. 1,30 Mark und was dazwischen liegt, fließt nicht in den Plastiktank unserer Autos, sondern in die Schälchen diverser Registrierkassen.

Übrigens: Man hätte natürlich auch die Autofahrer warnen können, an dieser Tankstelle ein solches Frostschutzmittel zu kaufen, zumal sie geographischen und faktischen Monopolcharakter hat. Dann hätten wir aber etwas zugeschüttet, was unserer Redaktion seit Eröffnung der neuen Autobahn positiv aufgefallen ist: Die Leute dort, ob an der Zapfsäule oder in der Küche, ob im Restaurant oder im Tankstellenraum – sie sind außerordentlich freundlich und höflich, wie selten irgendwo an einer Autobahntankstelle. Wir möchten auch weiterhin guten Gewissens diese Station empfehlen. Deshalb auf diese Weise die Bitte an den „eiskalten Rechner": Prüfen Sie doch einmal, ob Sie sich bei Ihrem Frostschutzpreis nicht ein bißchen die Hände verbrannt haben.

Felix Berg



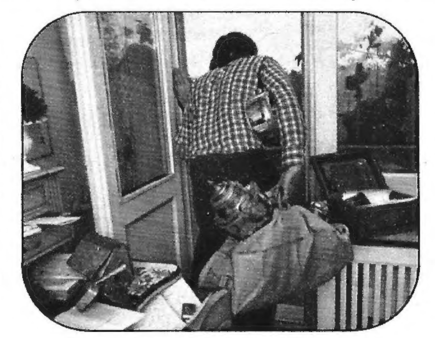
Warum ein Frostschutzmittel 4,50 DM kostet

Dem Hausrat kann so viel passieren.





„Die Familie sichern bedeutet, auch das zu sichern, was man sich aufgebaut hat",


sagt Vater Hausmann.

Aber vertrauen Sie einer starken Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge



Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert: 9.

Täglich werden Millionenwerte vernichtet, wird über Brandkatastrophen, Einbrüche, Raubüberfälle und Stürme berichtet. Durch das Fernsehen oder die Zeitung sind Sie immer dabei.

Und es könnte auch Sie treffen. Deshalb gilt es vorzubeugen! Durch den Abschluß unserer Verbundenen Hausratversicherung.

Wir können natürlich nicht verhindern, daß es bei Ihnen brennt oder durch einen Rohrbruch das Schlafzimmer überschwemmt wird. Doch keine Sorge, wenn es passiert ist, dann hilft die Volksfürsorge-Hausratversicherung. Sie kostet für 1.000 DM Versicherungssumme 2,10 DM im Jahr.

Einer unserer 35.000 Mitarbeiter berät Sie gern.

11. februar

verkehrssicherheit ist offenbar eine frage des alters: im auftrag des bundesministers fuer verkehr wurde jetzt ein ''verkehrssicherheits-preis'' ausgelobt, mit dem die ''wissenschaftlichen bemuehungen um mehr verkehrssicherheit verstaerkt werden sollen''. der preis ist mit 10 000 mark dotiert, hat aber einen haken: ''bei der vergabe des preises koennen nur personen beruecksichtigt werden, die beim abschluss ihrer wissenschaftlichen arbeiten nicht aelter als 40 jahre waren.''
also: dem nachwuchs eine chance?
nur, so fragen sich manche, kann denn verkehrssicherheit wirklich vom alter abhaengen? soll einfach eine gruppe von menschen, die vielleicht aus ihrer erfahrung heraus eine idee haben, ausgeschlossen werden?
vielleicht stammt die preis-idee von einem preussen, der nicht wusste, dass zumindest die schwaben erst mit 40 gescheit werden. schwabe gscheidle freilich haette dies ja wissen muessen...

15. februar

eine pannenhilfe besonderer art entdeckten lenkrad-redakteure kuerzlich in portugal: da am geschleppten fahrzeug kein licht brannte, hielt ein beifahrer im schleppenden auto kurzerhand das warndreieck zum fenster hinaus.



18. februar

so wie ganz baden-wuerttemberg kuerzlich auf den spuren der staufer wandelte, werden jetzt die bayern nebst ihren gaesten die spuren der wittelsbacher verfolgen. bestimmte doch das haus wittelsbach ueber jahrhunderte hinweg die geschichte des landes.
das bayerische staatsministerium fuer wirtschaft und verkehr hat aus anlass des wittelsbacher gedenkjahres 1980 einen reisefuehrer mit dem titel ''wittelsbach und bayern - reisen durch 800 jahre geschichte'' herausgegeben.
neben einem ueberblick ueber die geschichte der wittelsbacher enthaelt der band wissenswertes ueber zahlreiche historische ereignisse. kernstueck sind rund 90 beschreibungen bayerischer orte mit sehenswuerdigkeiten aus der wittelsbacher zeit, ergaenzt mit vorschlaegen fuer reiserouten zu wittelsbacher ''staedten und staetten''. (252 seiten, viele fotos, erschienen im sueddeutschen verlag und fuer 14,80 mark im buchhandel erhaeltlich.)

20. februar

sammler haben auch ihre probleme. all die vielen firmen anschreiben, das kostet zeit. unsere redaktion hat da einen brief der neuen gattung erhalten. er enthaelt kein einziges geschriebenes wort (bis auf die unterschrift), nur vier verschiedene stempel mit der bitte um zusendung (auch noch per einschreiben) von prospekten und unterlagen, katalogen und farbbildern. und ganz nebenbei noch ein stempel: ''bitte um ihren kalender fuer das neue jahr''. einfacher geht's nicht mehr fuer den schreiber. hoffentlich setzt sich diese methode nicht durch, sonst muesste ja ueber kurz oder lang das echo entsprechend unpersoenlich ausfallen. ueberhaupt stempel - einen anderen briefumschlag ziert der aufdruck: ''unbedingt heute sofort oeffnen''. aber natuerlich, das machen wir doch auch so.



22. februar

auch das vw-werk bekommt oft kuriose post, zumindest was die briefumschlaege betrifft. so gehen im werk wolfsburg taeglich hunderte von briefen ohne jede anschrift ein, vorwiegend aus dem ausland. stattdessen sind die umschlaege sehr oft mit einem irgendwo abgeschriebenen werbeslogan adressiert.
die post hat die reinsten detektive zu mitarbeitern, die dann in solchen faellen auf die faehrte gesetzt werden und denen es auch meistens gelingt, den richtigen empfaenger zu ermitteln. so auch im fall des bilderraetsels links: hasenbergsteige 74 in stuttgart.

25. februar



ein beitrag zum thema ''schilderwald auf deutschlands strassen'' von leser uwe kiehne aus wolfenbuettel. fotografiert in braunschweig.

29. februar

da sage noch'mal einer, wir redaktionsmitglieder einer autozeitschrift haetten mit unseren vehikeln keine sorgen: einer von uns lag zwei wochen im krankenhaus, weil ein angetrunkener autofahrer mit ueberhoehter geschwindigkeit bei rot in die kreuzung fuhr. ein anderer holte sein auto aus der werkstatt, fuhr auf die autobahn und sass ploetzlich im schmierigen nebel: eine kerze des motors war samt gewindefassung herausgedrueckt worden, das oel spruehte ungehindert heraus.
weil ein unvorsichtiger autofahrer rueckwaerts aus einer einfahrt in eine belebte bundesstrasse einfuhr, knallte er vors stehende auto einer redaktionssekretaerin. dem volontaer nahm einer die vorfahrt und machte seinen datsun schrottreif. zwiefaches pech hatte der chefredakteur: auf dem weg zur werkstatt - vormittags war eine frau auf sein parkendes auto geknallt - wendete ein autofahrer ploetzlich auf der fahrbahn und demolierte das hinten havarierte auto nun noch von vorne links. geschaetzte sachschaeden aller faelle zusammen 26.000 mark, - und das alles innerhalb weniger monate.

JWT 9-539

Der Gleichdruckvergaser spart durch sein Vario-Venturi-System bis zu 6% Benzin. Einer der vielen Vorteile des Ford Taunus. Machen Sie die Probefahrt.

FORD TAUNUS

Dieses kleine Meisterstück in den Gleichdruckvergasern der 1.3- und 1.6-Liter-Taunus-Motoren sollten Sie wenigstens mal gesehen haben. Es arbeitet in Ihrem und sozusagen auch im öffentlichen Interesse. Der nötigen Menge Luft wird immer die gerade richtige Menge Benzin zugeteilt und das Gemisch optimal verwirbelt. So fahren Sie auch ohne teure Benzineinspritzung billiger, geschmeidiger und umweltfreundlicher.

Unter der Haube des Ford Taunus dreht sich aber noch anderes ums Energiesparen: Der thermostatisch geregelte Lüfter läuft nur dann mit voller Leistung, wenn der Motor Kühlung braucht. Das spart Kraft und somit zusätzlich Benzin.

Vergleichen Sie doch mal die Verbrauchswerte des Ford Taunus 1.6-Liter (54 kW/73 PS): bei konstant



90 km/h nur 7,1 l, bei konstant 120 km/h nur 9,5 l, im Stadtverkehr auch nur 10,5 l Superbenzin auf 100 km (DIN).

Daß Sie mit dem Ford Taunus auch sonst richtig liegen, spüren Sie schon bei Ihrer ersten Probefahrt. Da zahlen sich die saubere Abstimmung seines Breitspur-Fahrwerks mit verstärktem Stabilisator vorn und die Gasdruck-Stoßdämpfer an der 4-Lenker-Hinterachse ganz schnell aus.

Sie werden angenehm überrascht sein, wieviel Spaß es macht, so vernünftig zu sein.

FORD TAUNUS 1.6-l GL, viertürig, DM 15.190,–.
Unverbindliche Preisempfehlung ab Werk.
Günstig finanziert durch FORD CREDIT BANK.

VERNUNFT MACHT WIRBEL.

Ford